

## Commentaires de la consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac

Date	Heure	Titre	Texte
02/05/2022	14:10	Avis	Bonjour J'habite Mérignac depuis 20 ans et il était temps de planifier une restriction des vols de nuit comme sur les autres aéroports. J'espère que vous n'allez pas attendre 2025 pour lancer la procédure. Cordialement
02/05/2022	14:45	Propositions	Bonjour, Sur le pilier 'Réduction du bruit à la source' vous proposez l'investissement dans des avions moins bruyant, la loi climat et résilience et son interdiction des vols intérieurs situés à moins de deux heures trente en train en est une autre. Sur le pilier 'Procédures de vols opérationnels' vous proposez l'optimisation des trajectoires en rapport avec les zones les moins habitées, des avions planant en phases d'atterrissages offriraient une moindre exposition au bruit. (La Caravelle était un avion qui avait de grandes aptitudes par sa faculté à pouvoir planer). Messieurs les ingénieurs à vous de jouer. Ceci n'est qu'une question pour les spécialistes : est-ce qu'au décollage, une montée en altitude la plus rapide possible ne permettrait pas d'éloigner le bruit le plus rapidement possible ? Cordialement
02/05/2022	16:13	Aéroport de Mérignac	Je souhaiterais l'interdiction des décollages après 22 h
03/05/2022	20:27	Naissance sonore	Bonjour, Une pétition est en cours pour la fermeture de la piste secondaire qui passe par Martignas. Les vols à l'atterrissage passe à moins de 20 mètres des habitations en plus des naissances sonores, j'imagine que la jalle a proximité doit être pollué. De plus je milite pour l'interdiction des vols entre 22h et 6h
03/05/2022	21:01	Avis négatif	Bonjour, Les bruits sont trop importants sur la piste dite « secondaire », survolant la ville de Martignas Sur Jalles
05/05/2022	15:43	Bruit des aéronefs	Bonjour, Je suis dans une zone de bruit car j'habite rue de Gascogne à Eysines. Certains avions passent au-dessus de la maison à une altitude assez haute et cela n'est pas trop gênant. Par contre d'autres avions passent à très basse altitude et provoque un bruit infernal. Ne peut-on pas obliger les avions à respecter une altitude de vol assez élevée pour ne pas gêner les riverains. Cordialement
05/05/2022	15:44	Bruit des aéronefs	Bonjour, Je suis dans une zone de bruit car j'habite rue de Gascogne à Eysines. Certains avions passent au-dessus de la maison à une altitude assez haute et cela n'est pas trop gênant. Par contre d'autres avions passent à très basse altitude et provoque un bruit infernal. Ne peut-on pas obliger les avions à respecter une altitude de vol assez élevée pour ne pas gêner les riverains. Cordialement

05/05/2022	15:45	Bruit des aéronefs	Bonjour, Je suis dans une zone de bruit car j'habite rue de Gascogne à Eysines. Certains avions passent au dessus de la maison à une altitude assez haute et cela n'est pas trop gênant. Par contre d'autres avions passent à très basse altitude et provoque un bruit infernal. Ne peut-on pas obliger les avions à respecter une altitude de vol assez élevée pour ne pas gêner les riverains. Cordialement
05/05/2022	15:46	Bruit des aéronefs	Bonjour, Je suis dans une zone de bruit car j'habite rue de Gascogne à Eysines. Certains avions passent au dessus de la maison à une altitude assez haute et cela n'est pas trop gênant. Par contre d'autres avions passent à très basse altitude et provoque un bruit infernal. Ne peut-on pas obliger les avions à respecter une altitude de vol assez élevée pour ne pas gêner les riverains. Cordialement
05/05/2022	15:46	Bruit	Bonjour, Je suis dans une zone de bruit car j'habite rue de Gascogne à Eysines. Certains avions passent au dessus de la maison à une altitude assez haute et cela n'est pas trop gênant. Par contre d'autres avions passent à très basse altitude et provoque un bruit infernal. Ne peut-on pas obliger les avions à respecter une altitude de vol assez élevée pour ne pas gêner les riverains. Cordialement
05/05/2022	21:58	Avis d'une habitante d'Eysines	Je suis contre ce projet dont la présentation, déjà en elle-même, n'est pas objective. En effet, rien que dans la note de présentation certains termes sont inappropriés et tendancieux. Le projet de plan concerne un aéroport (destiné au trafic aérien commercial de passagers et de fret) et non un aérodrome. La formulation «réduire si cela est nécessaire» (nécessaire étant de surcroit employé 2 fois dans le document) est encore plus choquante alors même que le Conseil d'État vient de confirmer que les prestations liées aux études et mesures des nuisances aériennes autour de Bx-Mérignac doivent être réalisées par un organisme compétent et indépendant et non par la DGACSO (Direction Générale de l'aviation Civile Sud-Ouest). Je réitère ma position, je suis contre le projet. Je suis choquée des termes utilisés dans un document émanant du Ministère de la Transition Écologique ! Plan à revoir dans son intégralité et à baser sur des mesures objectives émanant d'un organisme indépendant et des installations de stations de mesure moins discutables.
06/05/2022	22:05	Enquête publique plutôt que consultation	Sur un enjeu tel que celui d'un aérodrome et de ses impacts sur son environnement densément habité, il est choquant, bien que légal, que ce type de plan de prévention ne donne lieu qu'à une consultation du public et non pas à une enquête publique. Urbaniste des territoires
07/05/2022	12:13	Nuisance sonore nocturne	J'habite Saint Jean d'illac depuis 42 ans et il y a une évolution du trafic de nuit tardif qui s'intensifie. Est-il prévu quelque chose pour palier à ce désagrément.
07/05/2022	12:14	Nuisance sonore nocturne	J'habite Saint Jean d'illac depuis 42 ans et il y a une évolution du trafic de nuit tardif qui s'intensifie. Est-il prévu quelque chose pour palier à ce désagrément.
07/05/2022	12:16	Nuisance sonore St Jean d'illac	J'habite allée norah jones, 33127 Saint-Jean-d'illac. Lorsque les avions décollent le bruit est insupportable, surtout qu'ils décollent souvent à la chaîne (entre 6h et 8h le matin par exemple ). A l'inverse quand ils atterrissent le bruit est tout à fait supportable. Il faudrait donc utiliser cette piste que pour les atterrissages.
07/05/2022	21:07	Rafale	Bonjour. Les avions de chasse font un bruit incroyable en période de formation ou de test. Ne pourrait-on pas les envoyer se former à Cazaux? Ya l'océan! merci

08/05/2022	00:11	Bruit élevé et couloir aérien non respecté	Habitant avenue du bossut dans une maison de 2018 au normes rt 2012 le bruit généré par le trafic aérien est très gênant d autant plus que bordeaux a la possibilité de faire des vols de nuits. De plus nombreux sont les avions ne respectant pas les couloirs aériens et raccourcissent leur trajectoires ce qui occasionne des perturbations sonores fréquentes.
08/05/2022	00:11	Bruit élevé et couloirs aériens non respectés	Habitant avenue du bossut dans une maison de 2018 au normes rt 2012 le bruit généré par le trafic aérien est très gênant d autant plus que bordeaux a la possibilité de faire des vols de nuits. De plus nombreux sont les avions ne respectant pas les couloirs aériens et raccourcissent leur trajectoires ce qui occasionne des perturbations sonores fréquentes.
08/05/2022	00:16	Bruit élevé et couloirs aériens non respectés	Trop de gêne niveau sonore et même la nuit car bordeaux Mérignac permet des vols le soir. Couloirs aériens non respectés les avions coupent les trajectoires par soucis d économique de carburant et survol des quartiers résidentiels.
08/05/2022	00:17	Bruit élevé et couloirs aériens non respectés	Trop de gêne niveau sonore et même la nuit car bordeaux Mérignac permet des vols le soir. Couloirs aériens non respectés les avions coupent les trajectoires par soucis d économique de carburant et survol des quartiers résidentiels.
08/05/2022	17:32	Nuisance importante avion - Saint Jean d'Ilac Allée de Saussets	Bonjour, Beaucoup d'avions passent déjà très bas et juste au dessus des maisons (sûrement plus bas qu'autorisé) à Saint Jean d'Ilac Allées de Saussets. Nous sommes absolument contre le projet visant à supprimer la 2nd voie aérienne qui ne ferait qu'empirer la nuisance des avions déjà plus importante qu'elle n'est censée l'être. Cordialement
08/05/2022	19:07	Plan de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'accroître, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:08	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'accroître, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:09	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'accroître, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:09	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'accroître, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:11	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'accroître, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.

08/05/2022	19:12	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'augmenter, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:13	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'augmenter, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:16	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'augmenter, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
08/05/2022	19:17	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Ce document devrait permettre de ne pas accroître le Bruit des avions, dont le nombre ne cesse d'augmenter, ce au détriment des habitants d'Eysines et le Haillan, notamment, nombre qui est donc à limiter, ce sans supprimer la piste sécante qui y contribue.
09/05/2022	16:28	Nuisances sonores aéroport de Mérignac.	Bonjour, lors de l'achat de notre terrain à Martignas sur Jalle (en 1977) le notaire nous a fait signer un avertissement concernant la zone de bruit aéroportuaire. Nous nous sommes donc installés en connaissance de cause. Tous deux employés de l'Aviation Civile à Mérignac, nous étions bien au courant des conséquences de notre choix. Mon époux était IEEAC et moi-même ICNA assurant la fonction de Chef d'équipe, Chef de la Tour de Contrôle. Les contraintes du trafic et la sécurité ne permettent pas toujours la discrétion sonore. Abandonner la piste secondaire serait pure folie. Naufrage financier au vu des investissements lourds qui furent engagés pour son équipement et sa maintenance. Naufrage sécuritaire si on devait se priver d'une piste de secours. Bien sûr, la protection acoustique des logements est un plus. Peut-être devrait-on aider les propriétaires à améliorer leur logement dans ce sens. En conclusion, pourquoi les notaires ne sensibilisent-ils plus les acquéreurs ?
09/05/2022	23:19	Supprimer les vols de nuit	Considérant que le bruit le plus supportable est celui que l'on ne produit pas, je souhaiterais une diminution pure et simple des vols. Sans parler de la pollution constatée aux abords de nos maisons.
11/05/2022	12:46	habitants sous la ligne aérienne Le Haillan	Nous ne sommes pas d'accord sur le projet proposé

11/05/2022	12:54	Avis d'un habitant d'Eysines	Nous habitons Eysines dans le quartier du Vigean depuis 28 ans et subissons chaque année les nuisances sonores des avions tant a l'atterrissage qu'au décollage . Oui lorsque nous avons acheté notre résidence principale il y avait déjà des avions mais au fil des années le nombre de vols n'a fait qu'augmenter et aujourd'hui il y a des passages toutes les 5 minutes en pleine journée et cela devient insupportable. Dans ce contexte il est totalement inacceptable d'envisager la fermeture de la piste transversale pour laisser à certaines communes le monopole des nuisances avec toutes ses conséquences . Talence et Pessac. doivent partager l'essor de l'aéroport de Mérignac avec ses bons et mauvais côtés , car nous sommes tous membres de la même communauté urbaine .
11/05/2022	17:02	Seconde ligne	Bonjour, dans le cadre du projet de suppression de la seconde ligne qui passe sur Pessac, des avions supplémentaires vont passer sur saint jean d'illac. Les nuisances seraient augmentées? Sur quelle zone? Merci
11/05/2022	17:49	nuisances aéroport	Procédures anti-bruit existantes (AD 2 LFBD.21) : Pour tous les départs IFR, les aéronefs doivent atteindre le plus rapidement possible une hauteur de 3 000 pieds (915 mètres) avec une utilisation optimisée des réacteurs (départ OACI moindre bruit NADP1) précisée dans la publication aéronautique. Les procédures standards de décollage aux instruments (SID) doivent être rigoureusement suivies jusqu'à l'altitude de 5 000 pieds (1 524 m) sauf sur instruction contraire du service de contrôle de la circulation aérienne. ce qui n'est pas le cas pour bon nombre de compagnies qui évitent de tirer sur le manche au décollage. Au delà de 22heures ne pourrait-on pas éviter les décollages et autoriser simplement les atterrissages. Avec le beau temps les avions décollent Sud/N*E donc au dessus du Haillan. Contre la disparition de la piste sécante pour un doublement d'une deuxième piste.
11/05/2022	22:41	particulier	Je suis contre le projet de ce plan
12/05/2022	11:24	Consultation du public PPBE	Bonjour Je suis contre ce PPBE qui détériore la qualité de vie des habitants subissant les nuisances sonores et polluantes de cette activité. La préservation de la qualité de vie et de la santé des administrés qui vivent avec ces contraintes n'est pas mis au coeur des préoccupations. C'est tout à fait regrettable et contraire au développement durable de notre territoire. Il serait grand temps de repenser le mode de transport aérien de manière plus intégrée et non en soumission de toute une partie d'une population qui fait également vivre le territoire. Cordialement
12/05/2022	17:56	Avis pour du beurre ?	Je pose la question, car à quoi sert une consultation si la décision est prise ? En tant qu'habitant le Haillan, je suis totalement opposé à ce projet car il concentrera tout le trafic sur notre zone déjà que nous subissons largement le plus de nuisances.
12/05/2022	21:39	Observations pour PPBE	Habitant Allée Ella Fitzgerald à Sain Jean d'illac, je suis régulièrement confrontée au bruit des avions. Je les vois passer au dessus de mon logement ou bien à proximité. Je suis très exposée au bruit même avec les fenêtres (double vitrage) fermées je les entends. J'entends les premiers vols vers 6h du matin. Cela peut représenter une gêne pendant mon sommeil. Lors des journées où il fait chaud et beau, si j'ouvre mes portes fenêtres de mon balcon, j'entend assez fort les avions qui décollent ou atterrissent. Dans cette situation, si je regarde la télévision, je n'entends plus le son de celle-ci à cause du bruit provoqué par les avions. Lorsque je suis installé sur ma terrasse, je suis très exposé au bruit des avions, au bout d'un certain temps cela me provoque des maux de tête.

12/05/2022	22:00	Nuisances sonores importantes	Malgré le fait que nous ayons une maison récente, il y a de plus en plus de nuisances sonores dues aux avions. Ceux-ci n'ont pas l'air de respecter les couloirs aériens et après le Covid, le trafic a repris plus intensément. Les derniers vols finissent tard et reprennent tôt !!
13/05/2022	16:56	nuisances sonores	je suis à Martignas depuis octobre 1977 et je ne suis pas particulièrement dérangé par le trafic aérien
13/05/2022	17:19	PPBE	Je suis contre ce projet. La pollution actuelle est déjà insupportable. Pollution sonore.... vivre à l'extérieur n'est même plus Envisageable. Pollution de l'air....Il suffit de regarder l'éponge après L'avoir passée sur les meubles de jardin. C'est ce qui atterrit dans nos poumons.
13/05/2022	18:46	Nuisances aéroport de Bordeaux Mérignac	Bonjour, on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre, moi je travail à l'aéroport de Bordeaux et ce n'est pas Charles de Gaulle en terme de trafic. Les nuisances sont minimales, j'habite Martignas sur Jalle et l'aéroport les gens savent avant de s'installer que des nuisances sont possibles donc ils peuvent habiter ailleurs. C'est facile d'arriver, de se loger en périphérie de l'aéroport et ensuite de crier aux loups. C'est le même phénomène que ces parisiens qui décident de s'installer à la campagne et font des procès pour tuer tous les coqs du village car ça les dérange. Alors restons sérieux, l'aéroport et la multitude de grandes entreprises qui y sont rattachées font vivre des centaines de familles habitants les différentes communes alentours aussi bien civiles que militaires, alors ne comptez pas sur moi pour cracher dans la soupe en vous disant que cet aéroport de province avec son petit trafic me dérange ainsi que ma famille. A bon entendeur salut!
15/05/2022	11:15	nuisances sonores	Nous sommes régulièrement gênés par les décollages qui se situent dans notre proche environnement. Nous demeurons rue Magellan 33185 LE HAILLAN. Certains jours, surtout vers 12h alors que nous déjeunons à l'extérieur de notre pavillon, nous ne pouvons pas nous entendre discuter lorsque nous sommes sur notre terrasse . De plus nous avons été confronté durant plusieurs mois au bruit insupportable des atterrissages des 'rafale'. Ceux-ci opèrent leur fameux virages sensés limiter le bruit juste au dessus de notre habitation. Nous avons très souvent envoyé des réclamations à Dassault. Nous sommes donc totalement opposés à la fermeture d'une piste qui jusqu'à lors avez bien son utilité ! et son détournement sur les autres entraînant forcément une augmentation considérable des nuisances sonores qui sont déjà bien copieuses. En espérant que cette enquête et notre avis soient pris en compte, et ne soient pas lettre morte..... Cordialement
15/05/2022	19:57	Nuisance sonore.	J'habite sur la ville de Martignas sur Jalle. Lorsque nous avons acheté notre maison, nous savions que l'aéroport était 'à côté'. L'entreprise Dassault, l'aéroport civil, la base 106... Tout ce petit monde fait vivre beaucoup de monde sur la commune et beaucoup de monde oublie cela. Par contre quand il faut aller en vacances et prendre l'avion !! Bien contents de faire 10 mns de route !! Voilà.

17/05/2022	13:25	Nuisance Sonore	Bonjour, habitant saint jean illac à coté de la caserne de pompier nous subissons des nuances sonores de plus en plus élevés. de 6h du matin à 22h00 Il me semble que tôt le matin ou tard le soir les niveaux sonores générés par les avions sont plus faibles, pourquoi ne pas généraliser cela toute la journée. La nuisance les WE où de nombreuses personnes sont au repos dès 6h du matin sont préjudiciables à un bon repos et un bon rythme de vie personnel. Sans compter les enfants en bas âge qui hurlent quand ils sont réveillés par un avion qui passe à proximité de la commune à 6h du matin ou 21h30 ( parfois 3 avions en 10 minutes le 16/05/2022) pour une soixantaine de passage par jour à raison de 2 minutes de niveau sonores élevées (+60 dB ) cela fait tout de même 2 heures de nuisances ou parler / sieste / repos est impossible. Nous souhaiterions une participation de ADBM au travaux d'isolation acoustique vitrage / combles. quid de la dévaluations de nos bien à cause de cette nuisance grandissante.
17/05/2022	17:49	nuisance sonore : vols de nuit	Habitant dans le couloir aérien à Eysines, je voudrais l'interdiction des vols de nuit de 22h à 6h du matin comme cela se fait dans d'autres agglomérations en France métropolitaine. Pourquoi pas utiliser les aéroports de Bergerac ou celui d'Agen pour soulager le trafic sur Bordeaux.
18/05/2022	11:18	Avis négatif sur PPBE	Ce plan est considéré aujourd'hui comme obsolète car il repose notamment sur les hypothèses du PEB et PGS qui remontent à 2004 !! De plus : - ce plan ne fait aucune mention de la piste sécante 11/29 ce qui peut modifier fortement le niveau des nuisances sonores sur certaines communes - les nuisances aériennes doivent prendre comme base les études et mesures qui doivent être réalisées par un organisme spécialisé et INDEPENDANT - les mesures du bruit aérien doivent prendre en compte l'ensemble des aéronefs survolant les agglomérations y compris les avions MILITAIRES dont le seuil sonore est intolérable.
18/05/2022	14:40	Refus du PPBE	Il est trop tôt pour accepter ce plan qui de plus nous engages sur cinq ans. Il faut d'abord connaître l'avenir de la piste sécante qui pour nous habitants de Eysines ne doit en aucun cas disparaître. Il faut ensuite être sur de l'efficacité des stations de contrôle des nuisances. Dans ces conditions, impossible de valider ce plan.
20/05/2022	10:50	Du bruit et beaucoup d'avions, de la pollution encore et toujours	Le nombre d'avions ne cesse d'augmenter et les nuisances sonores également, pour les riverains de Pessac et de Mérignac. En période de vacances cela atteint un avion toutes les 5 minutes. Selon les vents dominants, les pistes utilisées impactent des zones riveraines supplémentaires. A l'heure où l'on parle de protection de la planète, cela devient incohérent, au regard des mesures coercitives en direction des usagers qui se déplacent uniquement pour leur travail, et qui sont de surcroît pénalisés par le bruit et la pollution de ceux qui consomment pour leurs loisirs. Les horaires des vols démarrent très tôt le matin, jusqu'à très tard le soir, affectant la qualité de vie des habitants des communes concernées. Le droit à polluer semble de plus en plus lié à la catégorie sociale à laquelle on appartient.
20/05/2022	17:55	Aéroport de Mérignac	Bonjour, étant habitants de Martignas sur jalle dans le quartier les pins nous trouvons dans l'axe des avions de la piste secondaire. Le bruit est elle que lorsque l'avion passe cela fait mal au oreilles. Cela permet de dire que le bruit est au dessus de la normale. Si il a augmentation du nombre de vol comme prévu dans les prochaines années et que que les vents ne sont pas en notre faveur nous serons directement dans une zone invivable avec du bruit en permanence. Avec une nuisance accrue en période estivale car le projet est d'augmenter le nombre de vol. Cela étant dit j'espère que ma contribution sera utile. Cdt.

20/05/2022	18:19	non aux vols de nuit à partir et à destination de Mérignac au dessus de nombreuses habitations	Habitant Bruges, j'entends régulièrement des vols de nuit qui sans être trop nombreux encore heureusement, peuvent néanmoins perturber le sommeil des riverains' non aux vols de nuit au dessus des habitations
20/05/2022	18:20	non aux vols de nuit à partir et à destination de Mérignac au dessus de nombreuses habitations	Habitant Bruges, j'entends régulièrement des vols de nuit qui sans être trop nombreux encore heureusement, peuvent néanmoins perturber le sommeil des riverains' non aux vols de nuit au dessus des habitations
22/05/2022	12:25	Plan à revoir	Ce plan n'a pas été réalisé par un organisme indépendant, ne prend en compte la réalité des nuisances actuelles vécues par les riverains (vols de nuit, avions militaires). De plus, les projections ne tiennent pas compte du développement du trafic (notamment des vols privés depuis la suppression de la navette), des rotations infernales des compagnies low cost (particulièrement le week-end, au moment où les riverains aspireraient à un peu de tranquillité) et qui font fi des trajectoires. Ce plan ignore également la liquidation voulue par l'aéroport de la piste sécante, et les nuisances qu'elle entraînera.
23/05/2022	14:07	Nuisance Aéroport Mérignac	Suite à la consultation publique, nous sommes importunés par les décollages incessant en direction du Haillan. La piste transversale n'est pas assez utilisée. Les décollages sont souvent trop bas. Il y a des odeurs de carburant importante ainsi que des particules sur nos terrasses. Quid de notre respiration?
24/05/2022	21:48	Nuisance sonore	Bonjour, Nous habitons avec nos 2 filles rue des Pavots au Haillan. La vie devient insupportable à cause des nuisances sonores de l'aéroport, notamment les décollages dans notre direction et les vols nocturnes (impossible de laisser la fenêtre ouverte les jours de grosse chaleur). Nos 2 filles (12 et 6 ans) sont fréquemment réveillées la nuit... En journée et surtout en fin de journée les vols se succèdent sans interruption, on ne peut plus profiter de notre jardin... Cordialement
24/05/2022	21:48	Nuisance sonore	Bonjour, Nous habitons avec nos 2 filles rue des Pavots au Haillan. La vie devient insupportable à cause des nuisances sonores de l'aéroport, notamment les décollages dans notre direction et les vols nocturnes (impossible de laisser la fenêtre ouverte les jours de grosse chaleur). Nos 2 filles (12 et 6 ans) sont fréquemment réveillées la nuit... En journée et surtout en fin de journée les vols se succèdent sans interruption, on ne peut plus profiter de notre jardin... Cordialement
24/05/2022	21:48	Nuisance sonore	Bonjour, Nous habitons avec nos 2 filles rue des Pavots au Haillan. La vie devient insupportable à cause des nuisances sonores de l'aéroport, notamment les décollages dans notre direction et les vols nocturnes (impossible de laisser la fenêtre ouverte les jours de grosse chaleur). Nos 2 filles (12 et 6 ans) sont fréquemment réveillées la nuit... En journée et surtout en fin de journée les vols se succèdent sans interruption, on ne peut plus profiter de notre jardin... Cordialement

27/05/2022	17:36	Nuisances de l'aéroport	<p>Bonjour, Mon mari habite le Haillan depuis 1975. Nous avons fait construire notre première maison en 1985, puis une seconde en 2003, en connaissant les nuisances de l'aéroport. Mais les conditions ont totalement changé. Le nombre d'avions a augmenté, mais ça c'était prévisible. Ce qui ne l'était pas, c'est le nombre d'avions qui décollent vers Le Haillan alors qu'auparavant, ils ne faisaient qu'atterrir. La nuisance sonore supportable à l'atterrissage, ne l'est pas du tout au décollage. Je ne vous parle même pas de la perte de valeur de nos maisons. Vous voulez réduire le nombre d'habitants de Saint-Jean d'Ilac touchés par le bruit, mais ils savent qu'il y a des avions qui décollent, rien de nouveau pour eux. Pour nous, c'est la double peine, atterrissage et maintenant décollage très fréquent. Et en plus, on nous parle de supprimer la seconde piste, donc d'augmenter encore les nuisances. On ne nous respecte pas en changeant les règles en cours de partie.</p>
------------	-------	-------------------------	---

28/05/2022	12:15	Bordeaux Mérignac, un aéroport (sic) sans restriction	<p>Mesdames, messieurs bonjour, Le bruit n'est qu'une nuisance parmi d'autres générées par l'aéroport de Mérignac. On connaît les problèmes environnementaux liés au déplacement sans cesse croissant des avions dans un environnement à forte densité humaine. Nombre de médias, responsables de l'aéroport, décideurs publics se réjouissent et souhaitent l'accroissement constant du trafic. Cette orientation est pourtant en absolue contradiction avec les déclarations officielles en vue de la lutte contre le réchauffement climatique. Certains riverains subissent ces nuisances sans pour autant qu'ils soient usagers de l'aéroport ou comme dans mon cas utilisent l'avion de façon très occasionnelle. Vu l'actualité l'aspect sanitaire de ces mouvements incessants de populations doit également être pris en compte. L'avion est un vecteur majeur des virus lors des pandémies. Pour en revenir au bruit on évoque la densité de celui-ci mais beaucoup moins la durée durant laquelle les riverains doivent le subir sur une journée. De plus en plus souvent on peut parler de fond sonore, les chasseurs Rafale « comblant » les intervalles du trafic commercial. Il me semble que le vrai « plan de réduction du bruit dans l'environnement » efficace dans le temps serait tout simplement l'arrêt de l'augmentation, voire la diminution du trafic aérien sur cet aéroport. Le fait d'être sollicités pour donner notre avis à l'aide notamment de petites affichettes qui recouvrent actuellement parfois les affiches électorales, expression de la démocratie, est pour moi symbolique. Cet aéroport intervient constamment dans notre vie, même indirectement. Il me semble qu'une consultation précisément électorale permettant à tous de s'exprimer a minima pour ou contre l'augmentation du trafic aérien serait plus appropriée face à ce qui s'avère, vu l'aspect exponentiel prévu, comme une menace importante pour la qualité de vie de milliers de résidents. Relativement à la forme de l'interminable texte qui nous est présenté, en plus l'usage constant de sigles, ne donne pas l'impression d'un réel effort pédagogique et amène le lecteur non initié à zapper, Si on n'est pas familiarisé avec ces aspects techniques, comme moi, on est d'office ainsi mis sur la touche. « On » est obligés de communiquer alors par cette sorte d'excès de zèle épistolaire on tente de détourner le « problème ». La cartographie locale doit donc « s'adapter » à l'aéroport et non le contraire. Je ne vois pas à quel titre l'activité aéroportuaire impose tout le reste de l'économie à s'organiser comme si elle s'avèrerait vitale et surtout éternelle. « La maîtrise de l'urbanisme aux abords de l'aérodrome constitue ainsi un enjeu primordial à la conciliation de l'activité de l'aéroport avec le développement de la métropole. » : pourquoi-pas à l'inverse de cette citation l'aéroport ne devrait-il pas LUI « maîtriser » son implantation en fonction de l'activité économique globale ? Alors que des incertitudes (et inquiétudes) demeurent autour par exemple de la disparition de la piste sécante la « cartographie du bruit » évoquée risque d'évoluer constamment et pas dans le bon sens, « Introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit » : cette citation ne justifie-t-elle pas la diminution du trafic évoquée précédemment en tant que solution ? Le bruit dans cette étude ne semble être pris en compte que dans sa phase aigüe. Exceptés ces cas extrêmes le fait de supporter un fond sonore de plus en plus étendu dans la journée (et la nuit) devrait être sérieusement appréhendé, essayer de réduire les nuisances à ces cas extrêmes ne trompera personne. L'utilisation d'avions moins bruyants, hélas conjuguée avec une augmentation constante du trafic annoncée ne peut être considérée comme une vraie solution mais comme un expédient. le Haillan (premier voyage aérien à 60 ans, à ce jour trois destinations aériennes en dix ans.)</p>
------------	-------	--	---

29/05/2022	11:39	NUISANCES SONORES	Bonjour, nous habitons vers la fin de la rue du medoc au haillan. Le bruit des avions est devenu insupportable tant au niveau sonore qu'au niveau de la fréquence de leur passage. Je souhaiterais savoir si vous avez actualisé le PEB et le PGS car vos avions passent fréquemment (parfois toutes les 5 minutes) à toute heure et font énormément de bruit. Nous les entendons à la maison portes et volets fermés. Ce n'est pas possible de vivre ainsi surtout lorsque vous indiquez que le bruit n'est pas perceptible sur vos cartes (j'ai pourtant des vidéos à l'appui). prévoyez vous de supprimer les vols de nuit ? D'atténuer le bruit des avions ? De revoir votre carte des trajets car normalement sur la carte la trajectoire semble loin et le bruit non perceptible et pourtant nous les voyons bien et les entendons comme il se doit. Qu'en est-il des aides à l'insonorisation ? Dans cette attente. Cordialement.
30/05/2022	09:55	Mme	Bonjour La zone du Haillon est gravement perturbée par le bruit dû au développement débridé du trafic aérien. Les décollages sont trop bas et décalés par rapport au couloir aérien, l'aéroport ne fait rien pour atténuer le bruit. Les atterrissages ne suivent pas pas toujours les procédures 'moins bruit'. La politique de l'aéroport favorisant le développement des vols low cost cela se fait au détriment des riverains. La politique de ce type d'entreprise est avant tout la réduction des coûts et les nuisances sonores ne les préoccupent pas ( décollage trop bas pour économiser du carburant, par exemple). Les avions de l'armée ne suivent aucune règle et le bruit ne les concerne pas. En résumé dans ce plan, que de la langue de bois et aucun engagement de la part de l'aéroport dans ce plan. C'est toujours 'si nécessaire'. Le bruit ne va pas se réduire pour les riverains !
30/05/2022	09:56	Madame	Bonjour La zone du Haillon est gravement perturbée par le bruit dû au développement débridé du trafic aérien. Les décollages sont trop bas et décalés par rapport au couloir aérien, l'aéroport ne fait rien pour atténuer le bruit. Les atterrissages ne suivent pas pas toujours les procédures 'moins bruit'. La politique de l'aéroport favorisant le développement des vols low cost cela se fait au détriment des riverains. La politique de ce type d'entreprise est avant tout la réduction des coûts et les nuisances sonores ne les préoccupent pas ( décollage trop bas pour économiser du carburant, par exemple). Les avions de l'armée ne suivent aucune règle et le bruit ne les concerne pas. En résumé dans ce plan, que de la langue de bois et aucun engagement de la part de l'aéroport dans ce plan. C'est toujours 'si nécessaire'. Le bruit ne va pas se réduire pour les riverains !
30/05/2022	19:31	bruit des avions de chasse	Bonjour, J'habite près de la rue de la morandière au haillan. je ne vois dans votre plan aucune mention des avions de chasse qui font un bruit insupportable. On ne peut même plus parler au téléphone. Je ne comprend pas que l'on puisse faire un plan d'exposition aux bruits qui ne prenne pas en compte ces avions. Ils n'ont rien à faire au dessus de la ville. Ces avions de chasse sont probablement complètement hors respect de la législation Européenne. Je demande à ce qu'ils soient pris en compte. Pareil pour les décollages le soir lorsque les avions commerciaux survolent le Haillon au décollage : ils sont très gênants pour le sommeil et ne devraient pas pouvoir circuler le soir ou tôt le matin. Nous sommes dans des situations aberrantes. Merci pour vos réponses

30/05/2022	20:47	Vols commerciaux de nuit	Pourquoi l'aéroport de Bordeaux Mérignac est il le seul de cette taille qui autorise les vols de nuit avec passagers ?
03/06/2022	10:36	consultation PPBE aéroport bx Mérignac	Bonjour, Je suis formellement opposée à ce PPBE qui est totalement illégal et faux car il ne prend pas en compte les nuisances générées par les rafales. En effet, nous subissons de plein fouet l'inacceptable dû aux entraînements de dassault, alors que des bases militaires sont prévues pour cela (Mont de Marsan étant la plus proche). D'autre part, je suis formellement opposée à la suppression de la piste sécante qui, si cela se faisait, nous obligerait à supporter l'intégralité du trafic aérien. Ces nuisances devraient, bien au contraire, être partagées sur l'ensemble des communes, ce qui n'est pas le cas. Pour mémoire, Eysines, Le Haillan, St Jean d'Illac supportent 85 % du trafic : c'est inacceptable. Cordialement.
03/06/2022	10:37	consultation PPBE aéroport bx Mérignac	Bonjour, Je suis formellement opposée à ce PPBE qui est totalement illégal et faux car il ne prend pas en compte les nuisances générées par les rafales. En effet, nous subissons de plein fouet l'inacceptable dû aux entraînements de dassault, alors que des bases militaires sont prévues pour cela (Mont de Marsan étant la plus proche). D'autre part, je suis formellement opposée à la suppression de la piste sécante qui, si cela se faisait, nous obligerait à supporter l'intégralité du trafic aérien. Ces nuisances devraient, bien au contraire, être partagées sur l'ensemble des communes, ce qui n'est pas le cas. Pour mémoire, Eysines, Le Haillan, St Jean d'Illac supportent 85 % du trafic : c'est inacceptable. Cordialement.



sont concernés. (6) L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Et surtout le point 13 : (13) L'autorité compétente chargée d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux États membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision.

\*\*\*\*\* Le CONSEIL d'ÉTAT, par arrêt en date du 05/04/2022 n° 454440 a reproché au premier ministre d'avoir désigné, en tant qu'« autorité indépendante» la direction du transport aérien (DTA) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette autorité, chargée de préconiser des restrictions d'exploitation, ne peut pas être considérée comme indépendante, au sens exigeant, du règlement européen. Le Conseil d'État a enjoint au premier ministre de désigner une autorité indépendante dans les 6 mois à compter de la notification de l'arrêt. La DTA / DGAC est en conflit d'intérêt dans la mesure où l'État participe au capital social d'une société gestionnaire d'un aéroport comme celui de BORDEAUX MERIGNAC et qu'il est propriétaire de plusieurs aéroports importants. L'État français détient 60 % des actions de la société anonyme aéroport de Bordeaux-Mérignac ADBM. En outre, ces administrations sont rattachées au ministère de la transition écologique.

\*\*\*\*\* En l'espèce, tous les « porteurs » du projet du PPBE (page 43) sont : - La direction générale de l'aviation civile (DGAC) - La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) - Le service de la navigation aérienne du sud-ouest (SNA-SO). Tous ces services sont des services de l'État français, actionnaire majoritaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ces « autorités » qui ont élaboré le projet du PPBE ne peuvent pas être considérées indépendantes. Sur certaines mesures, c'est ADBM l'aéroport lui-même qui les décide (page 43). En conséquence, compte tenu de cette illégalité, vous ne pouvez pas approuver le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) soumis à l'enquête publique. B) CONSEQUENCES DE L'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION DE LA PISTE 05/23 : La recherche de la diminution de la population exposée aux nuisances sonores ne doit pas engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour d'autres populations (pages 7 et 8) L'aéroport dispose à ce jour de deux couloirs aériens (pistes décollage et atterrissage) : La piste principale 05/23 orientée Nord-Est/Sud-Ouest, impacte 80 000 habitants, principalement sur les communes d'Eysines, de Le Haillan et de Saint-Jean d'Illac. Les habitants des communes concernées subissent 85 % du trafic et des nuisances en découlant. La piste sécante ou secondaire 11/29 orientée Sud-Est/ Nord-Ouest, impacte 15 000 habitants, principalement sur les communes de Mérignac, Pessac, Talence et de Martignas sur Jalles. Cette piste concerne 1 avion sur 6 (15 % du trafic). Les études menées par l'aéroport dans le cadre du Schéma de Composition Générale transmis à l'État fin mars 2022, comportent trois scénarios, lesquels doivent rapidement aboutir à une décision, sachant que l'État est majoritaire (60%) au capital social de la SA mais que la CCI (25 %), la Métropole (3,75 %), les Villes de Bordeaux (3%) et de Mérignac (1,50%), le Conseil Régional (3,75%) et le Conseil Départemental (3%) figurent également au capital. Les 3 scénarios sont : 1) Le maintien de la piste secondaire ' 2) La fermeture de la piste secondaire (horizon 2025, échéance très proche) provoquera le transfert de 100 % du trafic sur les trois communes. Ce scénario est motivé uniquement par des aspects économiques (scénario dont le coût est le moins élevé des trois) au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement. Il faut préciser que la

suppression de la piste secondaire permettrait à l'autorité portuaire une forte évolution du foncier aux fins d'installations de places de stationnement, de commerces, entre autres. De plus, à Mérignac-Beutre, près du couloir d'arrivée des avions sur la piste secondaire, le maire de Mérignac a délivré, avec préméditation, un permis de construire au Département pour construire un collège de 700 élèves (ouverture en 2024) ! 3) Le doublement de la piste principale, avec pour conséquence, en cas de neutralisation de la piste secondaire, des effets très graves pour les riverains des trois communes Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Ilac. Ils supporteraient, avec les scénarios 2 et 3, la totalité (100 %) du trafic avec une dégradation évidente de leur qualité de vie : a) Une progression multipliée par trois du niveau sonore (risques en matière de santé des habitants) ' b) Un accroissement du nombre de mouvements quotidiens (décollage, atterrissage) alors que les habitants doivent également supporter les vols de nuits et les passages des rafales à basse altitude. c) Le développement des vols low-cost, notamment pour des destinations de proximité, contribue à l'augmentation des mouvements. Le projet PPBE n'évoque, à aucun moment, ce projet transmis à l'État fin mars 2022. Les riverains d'EYSINES, de LE HAILLAN et de SAINT-JEAN D'ILLAC subiront des nuisances sonores considérables. Actuellement, les nuisances sonores dépassent les 55 décibels (limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006) jusqu'à 75 décibels (hors rafale). Les rafales engendrent plus de 90 décibels. La population de PESSAC, TALENCE ne sera plus impactée, suite à la suppression de la piste secondaire. Ce projet est IMPRECIS, INSUFFISANT et INCOMPLET. Vous ne pouvez pas l'homologuer, en l'état. C) LES VOLS DE NUIT : DEMANDE DE COUVRE- FEU POUR LES DECOLLAGES ET ATTERISSAGES de 22 H 00 à 6 H 00 : La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT » propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025. Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes. Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 ci-dessous figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières. Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM. Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE). De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires). L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit. Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200

km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long. Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols. Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour. Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) no 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014. Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aéroports les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes. Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit). Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe. La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit. Ce projet est illégal et insuffisant. Nous vous demandons de refuser son homologation. Veuillez agréer, madame la préfète, nos respectueuses salutations.

Présidente Trésorière Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines Association Loi 1901 n° w332017931 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES [www.sauvonslebourg.org](http://www.sauvonslebourg.org)



et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés. (6) L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités. Et surtout le point 13 : (13) L'autorité compétente chargée d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux États membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision.

\*\*\*\*\* Le CONSEIL d'ÉTAT, par arrêt en date du 05/04/2022 n° 454440 a reproché au premier ministre d'avoir désigné, en tant qu'« autorité indépendante» la direction du transport aérien (DTA) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette autorité, chargée de préconiser des restrictions d'exploitation, ne peut pas être considérée comme indépendante, au sens exigeant, du règlement européen. Le Conseil d'État a enjoint au premier ministre de désigner une autorité indépendante dans les 6 mois à compter de la notification de l'arrêt. La DTA / DGAC est en conflit d'intérêt dans la mesure où l'État participe au capital social d'une société gestionnaire d'un aéroport comme celui de BORDEAUX MERIGNAC et qu'il est propriétaire de plusieurs aéroports importants. L'État français détient 60 % des actions de la société anonyme aéroport de Bordeaux-Mérignac ADBM. En outre, ces administrations sont rattachées au ministère de la transition écologique.

\*\*\*\*\* En l'espèce, tous les « porteurs » du projet du PPBE (page 43) sont : - La direction générale de l'aviation civile (DGAC) - La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) - Le service de la navigation aérienne du sud-ouest (SNA-SO). Tous ces services sont des services de l'État français, actionnaire majoritaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ces « autorités » qui ont élaboré le projet du PPBE ne peuvent pas être considérées indépendantes. Sur certaines mesures, c'est ADBM l'aéroport lui-même qui les décide (page 43). En conséquence, compte tenu de cette illégalité, vous ne pouvez pas approuver le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) soumis à l'enquête publique. B) CONSEQUENCES DE L'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION DE LA PISTE 05/23 : La recherche de la diminution de la population exposée aux nuisances sonores ne doit pas engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour d'autres populations (pages 7 et 8) L'aéroport dispose à ce jour de deux couloirs aériens (pistes décollage et atterrissage) : La piste principale 05/23 orientée Nord-Est/Sud-Ouest, impacte 80 000 habitants, principalement sur les communes d'Eysines, de Le Haillan et de Saint-Jean d'Illac. Les habitants des communes concernées subissent 85 % du trafic et des nuisances en découlant. La piste sécante ou secondaire 11/29 orientée Sud-Est/ Nord-Ouest, impacte 15 000 habitants, principalement sur les communes de Mérignac, Pessac, Talence et de Martignas sur Jalles. Cette piste concerne 1 avion sur 6 (15 % du trafic). Les études menées par l'aéroport dans le cadre du Schéma de Composition Générale transmis à l'État fin mars 2022, comportent trois scénarios, lesquels doivent rapidement aboutir à une décision, sachant que l'État est majoritaire (60%) au capital social de la SA mais que la CCI (25 %), la Métropole (3,75 %), les Villes de Bordeaux (3%) et de Mérignac (1,50%), le Conseil Régional (3,75%) et le Conseil Départemental (3%) figurent également au capital. Les 3 scénarios sont : 1) Le maintien de la piste secondaire ' 2) La fermeture de la piste secondaire (horizon 2025, échéance très proche) provoquera le transfert de 100 % du trafic sur les trois communes. Ce scénario est motivé uniquement par des aspects économiques (scénario dont le coût est le

moins élevé des trois) au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement. Il faut préciser que la suppression de la piste secondaire permettrait à l'autorité portuaire une forte évolution du foncier aux fins d'installations de places de stationnement, de commerces, entre autres. De plus, à Mérignac-Beutre, près du couloir d'arrivée des avions sur la piste secondaire, le maire de Mérignac a délivré, avec préméditation, un permis de construire au Département pour construire un collège de 700 élèves (ouverture en 2024) ! 3) Le doublement de la piste principale, avec pour conséquence, en cas de neutralisation de la piste secondaire, des effets très graves pour les riverains des trois communes Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Illac. Ils supporteraient, avec les scénarios 2 et 3, la totalité (100 %) du trafic avec une dégradation évidente de leur qualité de vie : a) Une progression multipliée par trois du niveau sonore (risques en matière de santé des habitants) ' b) Un accroissement du nombre de mouvements quotidiens (décollage, atterrissage) alors que les habitants doivent également supporter les vols de nuits et les passages des rafales à basse altitude. c) Le développement des vols low-cost, notamment pour des destinations de proximité, contribue à l'augmentation des mouvements. Le projet PPBE n'évoque, à aucun moment, ce projet transmis à l'État fin mars 2022. Les riverains d'EYSINES, de LE HAILLAN et de SAINT-JEAN D'ILLAC subiront des nuisances sonores considérables. Actuellement, les nuisances sonores dépassent les 55 décibels (limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006) jusqu'à 75 décibels (hors rafale). Les rafales engendrent plus de 90 décibels. La population de PESSAC, TALENCE ne sera plus impactée, suite à la suppression de la piste secondaire. Ce projet est IMPRECIS, INSUFFISANT et INCOMPLET. Vous ne pouvez pas l'homologuer, en l'état. C) LES VOLS DE NUIT : DEMANDE DE COUVRE- FEU POUR LES DECOLLAGES ET ATTERISSAGES de 22 H 00 à 6 H 00 : La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT » propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025. Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes. Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 ci-dessous figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières. Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM. Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE). De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires). L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit. Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le

kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long. Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols. Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour. Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) no 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014 Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aéroports les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes. Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit). Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe. La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit. Ce projet est illégal et insuffisant. Nous vous demandons de refuser son homologation. Veuillez agréer, madame la préfète, nos respectueuses salutations  
Présidente Trésorière Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines Association Loi 1901 n° w332017931 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES [www.sauvonslebourg.org](http://www.sauvonslebourg.org)

04/06/2022	17:19	Non à l' homologation du projet EPBE	<p>EPBE SUITE N° 2 (pages 9 à 13 )( 1 à 5) Madame la préfète, Voici la suite du texte n°1 (pages 1 à 8) transmis en ligne. Ce texte n°2 comporte 5 pages. B) LES AUTRES INSUFFISANCES DU PROJET : OUBLI DES RAFALES et DES AVIONS DE L'AVIATION LEGERE : La société DASSAULT fabrique et commercialise les rafales avions militaires. Le bruit des rafales doit être soumis aux règles de l'aviation civile dans la mesure où ils survolent nos communes suites au libellé des contrats commerciaux, qui prévoient, à tort, que la formation de pilotes étrangers doit se faire en France chez Dassault. Le projet de PPBE devait inclure le bruit des rafales qui constitue une nuisance sonore considérable. En outre, le bruit engendré par les avions de l'aviation légère a été, également, ignoré. L'homologation du PPBE devra être refusée. C) LES MANQUEMENTS AUX REGLES ET LES INSUFFISANCES DU PROJET : a) Le non-respect des prescriptions de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) sur l'approche en descente continue : C'est une institution créée en 1944, spécialisée et autonome des Nations unies. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. L'OACI dans un rapport de 2014, il y a 8 ans, résume : La PBN a permis de mettre en œuvre les CDO et CCO, en assurant la souplesse de la conception des procédures d'arrivée et de départ. Grâce à la déconfliction de ces procédures, davantage d'opérations de descente et de montée constantes peuvent être effectuées, avec en conséquence une réduction de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de bruit, et de charge de travail du pilote/de l'ATCO. Comme le montrent les cas de réussite, les avantages de ces types d'opérations peuvent être importants. En tout état de cause, l'ampleur de la mise en œuvre mondiale des CCO/CDO est minimale aujourd'hui. Tous les États, en consultation avec leurs parties prenantes, devraient évaluer les opérations de leur espace aérien de région terminale afin de déterminer celles où il est possible de mettre en œuvre les CCO et CDO au moyen de la PBN pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les effets environnementaux de l'aviation. Le 12 janvier 2022 le ministère de la transition écologique écrit : « L'approche en descente continue est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant ». Le même ministère publie le tableau suivant : Taux de réalisation des procédures CDO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aéroport</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bâle-Mulhouse</td> <td>65%</td> <td>54%</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>Beauvais-Tillé</td> <td>51%</td> <td>52%</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>Bordeaux-Mérignac</td> <td>53%</td> <td>41%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Lille-Lesquin</td> <td>35%</td> <td>43%</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Lyon-Saint-Exupéry</td> <td>52%</td> <td>52%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Marseille-Provence</td> <td>56%</td> <td>55%</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>Nantes-Atlantique</td> <td>44%</td> <td>42%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Nice-Côte d'Azur</td> <td>29%</td> <td>33%</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>Paris-Charles de Gaulle</td> <td>26%</td> <td>27%</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Paris-Orly</td> <td>37%</td> <td>41%</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Strasbourg-Entzheim</td> <td>48%</td> <td>35%</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>Toulouse-Blagnac</td> <td>54%</td> <td>51%</td> <td>53%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les bénéfices sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant). L'aéroport de Bordeaux Mérignac est le mauvais élève. Les procédures ne sont pas respectées. Le taux de réalisation est en chute depuis 2019, contrairement à la majorité des onze autres aéroports. Le projet de PPBE est insuffisant. Aucun engagement ferme et sérieux n'est stipulé sauf un taux de 50% de réalisation. Tes aéroports de Toulouse, Bale, Beauvais et Marseille frôlent ou dépassent les 60%. Pour quelles raisons l'aéroport de Mérignac est en deçà ? Enfin, tous les vols de jour et de nuit doivent être concernés par les procédures CDO.( Action 03). Ce projet ne doit pas être avalisé. b) Le non-respect des trajectoires et des hauteurs : Les manquements ne devraient pas exister. En outre, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport PARIS-ORLY le 20 novembre 2018 a analysé la procédure PRISALT à la demande d'associations et de leurs experts. « la procédure 'PRISALT', privilégie la Prise</p>	Aéroport	2019	2020	2021	Bâle-Mulhouse	65%	54%	64%	Beauvais-Tillé	51%	52%	63%	Bordeaux-Mérignac	53%	41%	40%	Lille-Lesquin	35%	43%	43%	Lyon-Saint-Exupéry	52%	52%	40%	Marseille-Provence	56%	55%	58%	Nantes-Atlantique	44%	42%	50%	Nice-Côte d'Azur	29%	33%	26%	Paris-Charles de Gaulle	26%	27%	24%	Paris-Orly	37%	41%	43%	Strasbourg-Entzheim	48%	35%	39%	Toulouse-Blagnac	54%	51%	53%
Aéroport	2019	2020	2021																																																				
Bâle-Mulhouse	65%	54%	64%																																																				
Beauvais-Tillé	51%	52%	63%																																																				
Bordeaux-Mérignac	53%	41%	40%																																																				
Lille-Lesquin	35%	43%	43%																																																				
Lyon-Saint-Exupéry	52%	52%	40%																																																				
Marseille-Provence	56%	55%	58%																																																				
Nantes-Atlantique	44%	42%	50%																																																				
Nice-Côte d'Azur	29%	33%	26%																																																				
Paris-Charles de Gaulle	26%	27%	24%																																																				
Paris-Orly	37%	41%	43%																																																				
Strasbourg-Entzheim	48%	35%	39%																																																				
Toulouse-Blagnac	54%	51%	53%																																																				

d'Altitude, au lieu de la prise de vitesse, et de plus ne crée aucun transfert de nuisances, selon l'expert. Avantages : en favorisant une altitude plus élevée en phase de montée, la procédure PRISALT : Contribue à réduire les nuisances sonores (dès 900 mètres) et l'émission de particules extra-fines infligées aux habitants survolés par les avions après leur décollage. Implique que les arrivées se feront à plus haute altitude et qu'on tendra vers la « descente continue » qui réduit nettement les nuisances infligées aux habitants ». La Direction des services de la Navigation Aérienne (DSNA) s'est engagée à procéder à des tests de longue durée en situation réelle sur le 1er trimestre 2022 après avis de la CCE de Paris Orly. Aucune réflexion, à ce sujet, ne figure dans le projet de PPBE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac. La procédure PRISALT doit être généralisée sur tous les aéroports. Ce projet est insuffisant et ne peut pas être entériné, en l'état. D) LES EXIGENCES INTERNATIONALES ET NATIONALES EN DECIBELS NE SONT PAS RESPECTEES : a) RECOMMANDATIONS de l'OMS bruit transport aérien : 45 dB le jour 40 dB la nuit (voir site OMS) Le dépassement selon OMS 'est associé à des effets néfastes sur la santé' b) En France, le décret n°2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement est complété par un arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 qui introduit une valeur limite de 50 dB pour l'aérien = 50 dB (voir rapport ACNUSA mars 2022 page 6). Article 7 arrêté 4 avril 2006 Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 1 Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 3 Les valeurs limites visées à l'article R. 572-4 du code de l'environnement sont les suivantes : VALEURS LIMITES, EN dB (A) Indicateurs de bruit Aéroports Lden (jour) 55 dB Ln (nuit) 50 dB Nous subissons jour et nuit entre 65(atterrissage) et 75 (décollage) décibels pour les avions commerciaux et plus de 90 décibels pour les rafales le jour. Ces données nationales et internationales sont ignorées dans le PPBE. Le projet PPBE reconnaît cette violation des textes et se contente de dire que le projet a « des objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites » (Page 62). Le projet se contente de prévoir d'établir une « cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55dB (A) en Lden » au lieu d'imposer le respect des limites sonores réglementaires. (Action C5 page 57). Il s'agit d'une deuxième illégalité. Vous ne pouvez pas admettre la violation des textes réglementaires. A contrario, vous devez exiger leur respect. E) LES CONSEQUENCES SUR LA SANTE DES RIVERAINS : Ce rapport est cité dans le projet PPBE et dans le rapport ACNUSA mars 2022 page 6. Ces conclusions sont alarmantes. Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport L'étude nationale Debats Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (2020) 4.2. Conclusions En conclusion, l'étude écologique de Debats confirme les résultats d'autres études qui suggèrent qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire en général, par maladie cardiaque ischémique en particulier, notamment par infarctus du myocarde. Cependant, il est impossible d'extrapoler ces résultats au niveau individuel. C'est la raison pour laquelle deux études individuelles ont également été mises en place. Les résultats de l'étude individuelle longitudinale et de l'étude clinique « sommeil » confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger. Ils suggèrent que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocriniens et cardiovasculaire. Vous devez assurer la santé des riverains. En conséquence, le PPBE est illégal, dérisoire et insuffisant. Nous réitérons notre demande de refuser l'homologation du PPBE. Veuillez agréer, madame la

Préfète, nos respectueuses salutations. Le 31 mai 2022 Trésorière Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines  
Association Loi 1901 n° w332017931 - rue Raoul Déjean 33320 EYSINES [www.sauvonslebourg.org](http://www.sauvonslebourg.org)

04/06/2022	17:20	projet PPBE refus d'homologation	<p>EPBE SUITE N° 2 (pages 9 à 13 )( 1 à 5) Madame la préfète, Voici la suite du texte n°1 (pages 1 à 8) transmis en ligne. Ce texte n°2 comporte 5 pages. B) LES AUTRES INSUFFISANCES DU PROJET : OUBLI DES RAFALES et DES AVIONS DE L'AVIATION LEGERE : La société DASSAULT fabrique et commercialise les rafales avions militaires. Le bruit des rafales doit être soumis aux règles de l'aviation civile dans la mesure où ils survolent nos communes suites au libellé des contrats commerciaux, qui prévoient, à tort, que la formation de pilotes étrangers doit se faire en France chez Dassault. Le projet de PPBE devait inclure le bruit des rafales qui constitue une nuisance sonore considérable. En outre, le bruit engendré par les avions de l'aviation légère a été, également, ignoré. L'homologation du PPBE devra être refusée. C) LES MANQUEMENTS AUX REGLES ET LES INSUFFISANCES DU PROJET : a) Le non-respect des prescriptions de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) sur l'approche en descente continue : C'est une institution créée en 1944, spécialisée et autonome des Nations unies. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale. L'OACI dans un rapport de 2014, il y a 8 ans, résume : La PBN a permis de mettre en œuvre les CDO et CCO, en assurant la souplesse de la conception des procédures d'arrivée et de départ. Grâce à la déconfliction de ces procédures, davantage d'opérations de descente et de montée constantes peuvent être effectuées, avec en conséquence une réduction de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de bruit, et de charge de travail du pilote/de l'ATCO. Comme le montrent les cas de réussite, les avantages de ces types d'opérations peuvent être importants. En tout état de cause, l'ampleur de la mise en œuvre mondiale des CCO/CDO est minimale aujourd'hui. Tous les États, en consultation avec leurs parties prenantes, devraient évaluer les opérations de leur espace aérien de région terminale afin de déterminer celles où il est possible de mettre en œuvre les CCO et CDO au moyen de la PBN pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les effets environnementaux de l'aviation. Le 12 janvier 2022 le ministère de la transition écologique écrit : « L'approche en descente continue est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aérodrome en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant ». Le même ministère publie le tableau suivant : Taux de réalisation des procédures CDO</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Aéroport</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bâle-Mulhouse</td> <td>65%</td> <td>54%</td> <td>64%</td> </tr> <tr> <td>Beauvais-Tillé</td> <td>51%</td> <td>52%</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>Bordeaux-Mérignac</td> <td>53%</td> <td>41%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Lille-Lesquin</td> <td>35%</td> <td>43%</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Lyon-Saint-Exupéry</td> <td>52%</td> <td>52%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Marseille-Provence</td> <td>56%</td> <td>55%</td> <td>58%</td> </tr> <tr> <td>Nantes-Atlantique</td> <td>44%</td> <td>42%</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>Nice-Côte d'Azur</td> <td>29%</td> <td>33%</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>Paris-Charles de Gaulle</td> <td>26%</td> <td>27%</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Paris-Orly</td> <td>37%</td> <td>41%</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Strasbourg-Entzheim</td> <td>48%</td> <td>35%</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>Toulouse-Blagnac</td> <td>54%</td> <td>51%</td> <td>53%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les bénéfices sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant). L'aéroport de Bordeaux Mérignac est le mauvais élève. Les procédures ne sont pas respectées. Le taux de réalisation est en chute depuis 2019, contrairement à la majorité des onze autres aéroports. Le projet de PPBE est insuffisant. Aucun engagement ferme et sérieux n'est stipulé sauf un taux de 50% de réalisation. Tes aéroports de Toulouse, Bale, Beauvais et Marseille frôlent ou dépassent les 60%. Pour quelles raisons l'aéroport de Mérignac est en deçà ? Enfin, tous les vols de jour et de nuit doivent être concernés par les procédures CDO.( Action 03). Ce projet ne doit pas être avalisé. b) Le non-respect des trajectoires et des hauteurs : Les manquements ne devraient pas exister. En outre, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport PARIS-ORLY le 20 novembre 2018 a analysé la procédure PRISALT à la demande d'associations et de leurs experts. « la procédure 'PRISALT', privilégie la Prise</p>	Aéroport	2019	2020	2021	Bâle-Mulhouse	65%	54%	64%	Beauvais-Tillé	51%	52%	63%	Bordeaux-Mérignac	53%	41%	40%	Lille-Lesquin	35%	43%	43%	Lyon-Saint-Exupéry	52%	52%	40%	Marseille-Provence	56%	55%	58%	Nantes-Atlantique	44%	42%	50%	Nice-Côte d'Azur	29%	33%	26%	Paris-Charles de Gaulle	26%	27%	24%	Paris-Orly	37%	41%	43%	Strasbourg-Entzheim	48%	35%	39%	Toulouse-Blagnac	54%	51%	53%
Aéroport	2019	2020	2021																																																				
Bâle-Mulhouse	65%	54%	64%																																																				
Beauvais-Tillé	51%	52%	63%																																																				
Bordeaux-Mérignac	53%	41%	40%																																																				
Lille-Lesquin	35%	43%	43%																																																				
Lyon-Saint-Exupéry	52%	52%	40%																																																				
Marseille-Provence	56%	55%	58%																																																				
Nantes-Atlantique	44%	42%	50%																																																				
Nice-Côte d'Azur	29%	33%	26%																																																				
Paris-Charles de Gaulle	26%	27%	24%																																																				
Paris-Orly	37%	41%	43%																																																				
Strasbourg-Entzheim	48%	35%	39%																																																				
Toulouse-Blagnac	54%	51%	53%																																																				

d'Altitude, au lieu de la prise de vitesse, et de plus ne crée aucun transfert de nuisances, selon l'expert. Avantages : en favorisant une altitude plus élevée en phase de montée, la procédure PRISALT : Contribue à réduire les nuisances sonores (dès 900 mètres) et l'émission de particules extra-fines infligées aux habitants survolés par les avions après leur décollage. Implique que les arrivées se feront à plus haute altitude et qu'on tendra vers la « descente continue » qui réduit nettement les nuisances infligées aux habitants ». La Direction des services de la Navigation Aérienne (DSNA) s'est engagée à procéder à des tests de longue durée en situation réelle sur le 1er trimestre 2022 après avis de la CCE de Paris Orly. Aucune réflexion, à ce sujet, ne figure dans le projet de PPBE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac. La procédure PRISALT doit être généralisée sur tous les aéroports. Ce projet est insuffisant et ne peut pas être entériné, en l'état. D) LES EXIGENCES INTERNATIONALES ET NATIONALES EN DECIBELS NE SONT PAS RESPECTEES : a) RECOMMANDATIONS de l'OMS bruit transport aérien : 45 dB le jour 40 dB la nuit (voir site OMS) Le dépassement selon OMS 'est associé à des effets néfastes sur la santé' b) En France, le décret n°2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement est complété par un arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 qui introduit une valeur limite de 50 dB pour l'aérien = 50 dB (voir rapport ACNUSA mars 2022 page 6). Article 7 arrêté 4 avril 2006 Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 1 Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 3 Les valeurs limites visées à l'article R. 572-4 du code de l'environnement sont les suivantes : VALEURS LIMITES, EN dB (A) Indicateurs de bruit Aéroports Lden (jour) 55 dB Ln (nuit) 50 dB Nous subissons jour et nuit entre 65(atterrissage) et 75 (décollage) décibels pour les avions commerciaux et plus de 90 décibels pour les rafales le jour. Ces données nationales et internationales sont ignorées dans le PPBE. Le projet PPBE reconnaît cette violation des textes et se contente de dire que le projet a « des objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites » (Page 62). Le projet se contente de prévoir d'établir une « cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55dB (A) en Lden » au lieu d'imposer le respect des limites sonores réglementaires. (Action C5 page 57). Il s'agit d'une deuxième illégalité. Vous ne pouvez pas admettre la violation des textes réglementaires. A contrario, vous devez exiger leur respect. E) LES CONSEQUENCES SUR LA SANTE DES RIVERAINS : Ce rapport est cité dans le projet PPBE et dans le rapport ACNUSA mars 2022 page 6. Ces conclusions sont alarmantes. Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport L'étude nationale Debats Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (2020) 4.2. Conclusions En conclusion, l'étude écologique de Debats confirme les résultats d'autres études qui suggèrent qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire en général, par maladie cardiaque ischémique en particulier, notamment par infarctus du myocarde. Cependant, il est impossible d'extrapoler ces résultats au niveau individuel. C'est la raison pour laquelle deux études individuelles ont également été mises en place. Les résultats de l'étude individuelle longitudinale et de l'étude clinique « sommeil » confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger. Ils suggèrent que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocriniens et cardiovasculaire. Vous devez assurer la santé des riverains. En conséquence, le PPBE est illégal, dérisoire et insuffisant. Nous réitérons notre demande de refuser l'homologation du PPBE. Veuillez agréer, madame la

Préfète, nos respectueuses salutations. Le 31 mai 2022 Présidente Trésorière Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines Association Loi 1901 n° w332017931 -rue Raoul Déjean 33320 EYSINES www.sauvonslebourg.org

04/06/2022	17:49	Non à l'homologation du projet PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement
------------	-------	-------------------------------------	---

04/06/2022	17:51	Non à l'homologation du projet PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement
04/06/2022	18:43	PPBE	Madame, Monsieur, Je suis contre le projet de ce plan car ces mesures sont totalement insuffisantes et inadaptées pour un aéroport qui se situe aujourd'hui en pleine ville vu l'expansion démographique de la métropole bordelaise. L'idéal serait la délocalisation de cet aéroport .....si ce n'est pas possible, les mesures indispensables en terme de santé publique sont : - le maintien de la piste secondaire pour répartir les nuisances sonores, - le maintien d'un trafic aérien en-deça de celui de 2019 en supprimant des lignes aériennes low cost (qui sont aujourd'hui majoritaires), et surtout un arrêt d'ouverture de nouvelles lignes low cost - l'arrêt des vols de nuit comme dans la plupart des aéroports - le respect strict des trajectoires aériennes extra-rocade par les vols low cost en particulier ..... - et bien que cela ne soit pas de votre ressort : la suppression des vols d'essais pour les Rafales !!!! Habitant le nord de Mérignac (Sortie 9) depuis 2004, les nuisances sonores ont explosé ces dix dernières années, et pourrissent bien la qualité de vie et la santé de la population . Quel bien-être pendant les confinements .....
04/06/2022	19:28	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement
05/06/2022	11:56	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à Mme la Préfète de Gironde dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan. Bien à vous.
06/06/2022	10:50	Nuisances sonores aviation	Résident sur la commune d Eysines ,je subit de plus en plus les nuisances sonores des avions à toute heure de la journée à un rythme de plus en plus rapproche. Des 6h30 en matinée même le dimanche.sans compter la nuit.de plus je tiens à porter à votre connaissance que suite à ma demande à l époque d'aide pour l isolation sonore de mon habitation (huisseries) il m'a était retourné un splendide plan avec comme par hasard la disparition du couloir des nuisances au dessus de mon domicile ,que je subit tout de même. J ai tout de même isoler mon domicile de mes propres deniers cordialement
06/06/2022	13:18	Polution sonore liée aux avions, vols domestiques et militaires	Bonjour, J'habite à Eysines extra Rocade, avenue de l'Hippodrome. Je constate de plus en plus que le couloir aérien prend de l'ampleur sur les zones d'habitations y compris Bordeaux le jour comme la nuit. Quand on est à l'extérieur dans son jardin, on est obligé d'arrêter une conversation tant on ne s'entend plus parler ! Pourquoi des avions militaires font-ils des exercices sur les villes, là ou il y a le plus de population ?
06/06/2022	14:22	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement

06/06/2022	14:22	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement
06/06/2022	17:36	Moratoire sur l'extension du nombre de vols au-dessus du Haillan	Les vols sont déjà trop nombreux à survoler la commune du Haillan, sans compter des années d'entraînement de Rafale avec des libertés prises quant aux engagements de ne pas survoler la Ville, assez de nuisances sonores !
07/06/2022	14:12	Aéroport Bordeaux Mérignac trop bruyant	Le bruit est à surveiller de près pour le bien être des habitants du Haillan. Malgré la pression de l'association Eysines-Le Haillan contre les nuisances de l'aéroport, malgré la période d'apaisement non choisie pendant la crise sanitaire Covid force est de constater que la direction de l'aéroport prend des orientations non défendables pour le bien être des haillanais. La suppression de la piste sécante impliquerait le report du trafic aérien(15%) de cette piste sur la piste principale déjà fortement impactée par le trafic actuel. Cette proposition vise à diminuer les frais d'entretien mais ne se préoccupe pas du tout des nuisances supplémentaires générées pour les habitants subissant déjà le trafic actuel. Les vols de nuit sont à interdire comme dans la majorité des aéroports français Si les nouvelles décisions concernant l'interdiction des vols sur lignes internes en France d'Air France ont diminué le bruit, l'arrivée massive des compagnies low cost devient insupportable. Merci à la direction de l'aéroport de n'accepter qu'une seule compagnie par destination des vols en Europe. Enfin, les vols de formation autorisés suite aux ventes de rafales sont très très bruyants et dérangeants. Le PPBE ne peut être étudié qu'avec la prise en compte de ces remarques qui demandent à la direction de l'aéroport de ne pas réfléchir à l'avenir de l'aéroport en prenant uniquement en compte un accroissement de rentabilité mais dans un équilibre économie/respect des habitants.
07/06/2022	19:27	Déplacement ...	Plutôt que d'agrandir cet aéroport obsolète il eut été préférable de faire comme dans d'autres grandes métropoles en le mettant loin de la ville. Ici on a la place en plus ! Bref, encore une ineptie vieille de 40 ans.
07/06/2022	19:56	Non aux avions pollueurs au dessus de nos enfants !	Les avions passent désormais au dessus des écoles du Haillan, crèches à toutes heures. Dans nos jardins le bruit et surtout la pollution deviennent un gros problème. Nous avons acheté nos résidences sans couloirs aériens au dessus (précaution prise avec beaucoup d'attention) et nous voilà piégés.
07/06/2022	21:44	Estimation niveau de bruit	Bonjour Nous habitons Mérignac depuis 1987 et nous constatons que les nuisances sonores vont en augmentant. Il y a quelques années le bruit provenait des atterrissages. Puis des décollages ont eu lieu (soit disant provisoirement fonction du vent) . Sauf que ce bruit est renforcé tous les week-ends avec des décollages qui s'enchaînent au point de ne plus rester dans son jardin. Les normes de traumatismes sonores sont en France de 80dba sur 8h. Cela ne concerne que les effets auditifs du bruit. Le seuil pour les effets extra auditifs sont plus bas et de mon point de vue largement dépassés : altération de la qualité du sommeil notamment des enfants réveillés, stress, nécessité de fermer ses fenêtres et de ne pas pouvoir dîner tranquillement dans son jardin. Depuis quelques temps l'axe de décollage des avions se déporte de plus en plus vers la limite Cauderan Mérignac avec une gêne majorée. Il serait temps de prendre des mesures pour réduire cela de façon à retrouver une tranquillité à la mesure des impôts que nous payons. cordielement

07/06/2022	21:45	Estimation niveau de bruit	Bonjour Nous habitons Mérignac depuis 1987 et nous constatons que les nuisances sonores vont en augmentant. Il y a quelques années le bruit provenait des atterrissages. Puis des décollages ont eu lieu (soit disant provisoirement fonction du vent ) . Sauf que ce bruit est renforcé tous les week-ends avec des décollages qui s'enchaînent au point des ne plus rester dans son jardin. Les normes de traumatismes sonores sont en France de 80dba sur 8h. Cela ne concerne que les effets auditifs du bruit. Le seuil pour les effets extra auditifs sont plus bas et de mon point de vue largement dépassés : altération de la qualité du sommeil notamment des enfants réveillés , stress , nécessité de fermer ses fenêtres et de ne pas pouvoir dîner tranquillement dans son jardin. Depuis quelques temps l axe de décollage des avions se deprime de plus en plus vers la limite Cauderan Mérignac avec une gêne majorée. Il serait temps de prendre des mesures pour réduire cela de façon à retrouver une tranquillité à la mesure des impôts que nous payons. cordielement
08/06/2022	11:13	NUISANCES	Les avions qui passent pour atterrir créent trop de nuisances. Le bruit est le plus perceptible, mais il y a aussi l'environnemental. Le matin, il y a des dépôts de carburant ou de graisse sur les véhicules, sous forme de goutellettes. Ce phénomène est visible sur les véhicules en stationnement face à la tour ( entrée 11 ) de la résidence Edmond Rostand au Haillan, sous le couloir des atterrissages. Des particules qui se posent sur les véhicules, les arbres et nous lorsque nous sommes présents. Cela implique également que nous respirons cet air saturé de diverses particules dangereuses. En général, seul le bruit est mis en avant, mais pourquoi ignore-t-on l'empoisonnement des Humains, des animaux et des plantes ?
08/06/2022	11:34	Contre un PEB qui ne tient pas compte des évolutions ds inatallations aeroportuaires envisagées	En ne tenant pas compte des évolutions projetées, notamment la fermeture de la piste sécante au prétexte qu'elle serait postérieur à la durée de vie de ce PEB vous tentez d'effacer le problème en le renvoyer à après 2025. Cela suffit à qualifier ce PEB d'insincère et dons de le désapprouver.
08/06/2022	15:47	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée.Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan. Bien cordialement
08/06/2022	19:07	TALENCE la grande oubliée	Je constate qu'on ne parle pas de Talence dans ce PPBE. Pourtant les passages réguliers d'avions au dessus de ma tête (avec son cortège de nuisances sonores)me contrarient au plus haut point. Ils sont assez bas, pour pouvoir lire le nom des compagnies à l'oeil nu. Le grand lycée Victor Louis est juste sous la trajectoire d'atterrissage de la piste sécante. A quand la fermeture de celle-ci ? Cette mesure s'impose !
09/06/2022	21:40	Non à l homologation du PPBE.	Luttons contre les nuisances sonores et environnementales du trafic aérien.

09/06/2022	22:15	Non à l'homologation du PPBE	Nous avons pris connaissance des 2 textes établis par l'association EPBE envoyés à madame la préfète dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du plan de prévention sur le bruit dans l'environnement (PPBE). Nous sommes d'accord sur toute l'argumentation développée. Nous vous demandons de refuser d'homologuer ce plan Bien cordialement
09/06/2022	23:24	nuisances sonores et pollution trafic aérien aéroport de Bordeaux Mérignac	Les habitants d'Eysines sont victimes du bruit lié au trafic aérien et de sa pollution. Tous les jours et principalement à partir de 20h00, nous sommes survolés toutes les 2 minutes et ce jusqu'à plus de minuit + des vols de nuit. Nous devons vivre cloîtrés sans pouvoir bénéficier en été principalement de nos jardins, terrasses etc... Le bruit est tel que les conversations en extérieur sont impossibles. Ce phénomène est exponentiel depuis l'ouverture des lignes aériennes low cost. La fermeture programmée de la 2ème piste doit être annulée. Il est impératif aussi de supprimer comme sur les autres aéroports français les vols de nuit à partir de 21h00. Il est également question d'une procédure de détournement dont nous pourrions bénéficier à l'instar de la population de Pessac. Nous ne sommes pas des sous-citoyens et avons droit à la qualité de vie.
09/06/2022	23:26	PPBE	Les habitants d'Eysines sont victimes du bruit lié au trafic aérien et de sa pollution. Tous les jours et principalement à partir de 20h00, nous sommes survolés toutes les 2 minutes et ce jusqu'à plus de minuit + des vols de nuit. Nous devons vivre cloîtrés sans pouvoir bénéficier en été principalement de nos jardins, terrasses etc... Le bruit est tel que les conversations en extérieur sont impossibles. Ce phénomène est exponentiel depuis l'ouverture des lignes aériennes low cost. La fermeture programmée de la 2ème piste doit être annulée. Il est impératif aussi de supprimer comme sur les autres aéroports français les vols de nuit à partir de 21h00. Il est également question d'une procédure de détournement dont nous pourrions bénéficier à l'instar de la population de Pessac. Nous ne sommes pas des sous-citoyens et avons droit à la qualité de vie.
12/06/2022	11:05	Non à l'homologation du PPBE	LUTTONS CONTRES LES NUISANCES SONORES ET ENVIRONNEMENTALES DES AVIONS
13/06/2022	13:27	De plus en plus bruyant	Bonjour, Habitant Mérignac intra rocade depuis 30 ans, j'ai vu l'évolution de l'aéroport et du bruit qui n'a fait qu'empirer. Je suis pourtant en dehors de la zone de bruit et pourtant il est difficile de tenir dehors dans le jardin un samedi toute une journée face aux décollages/atterrissages incessants. Il est temps que le gouvernement prennent en compte l'avis des riverains qui payent des impôts pour pouvoir vivre normalement. Il m'est difficile de comprendre la logique du gouvernement qui d'un côté veut prévenir du bruit et de l'autre côté doubler le nombre de pistes pour augmenter les vols. Je comprends la logique économique d'augmenter les vols mais pourquoi faire décoller les avions au dessus de zones densément peuplées (eysines, Mérignac, Bouscat, Bruges, parempuyre,). La zone Sud-ouest de l'aéroport est très peu construite, pourquoi le plan de réduction du bruit ne prévoit pas des decollages exclusivement sur cette zone ?

13/06/2022	15:52	Bruits matinaux	Les vols très tôt le matin sont particulièrement insupportables. J'habite pourtant Bruges et le bruit de ces avions me réveille. Ne peut-on rien faire pour interdire ces vols qui nuisent à la santé des riverains ? Une demi-douzaine avions entre 6h et 6h30 dont certains dépassent les 70 dB c'est une aberration, comme les derniers vols qui atterrissent après 23h La santé des riverains n'est pas optionnelle. Qu'avez-vous prévu pour que ces nuisances cessent ? Aucun vol avant 7h ma parait indispensable en particulier les WE. Merci.
13/06/2022	16:54	POLLUTION SONORE	Cette pollution rythme nos vies au quotidien. Elle est source de stress permanent. Hormis le bruit, elle distille de micro-particules dont on ne parle pas suffisamment, celles-ci ayant une incidence péjorative sur notre santé. La planète, en souffrance, a tiré de nombreux signaux d'alarme que nous ne prenons pas en compte au seul motif : LE PROFIT. Mais cela profite-t-il à qui, en final ? Posons-nous les bonnes questions avant de continuer à faire n'importe quoi.
13/06/2022	16:55	POLLUTION SONORE	Cette pollution rythme nos vies au quotidien. Elle est source de stress permanent. Hormis le bruit, elle distille de micro-particules dont on ne parle pas suffisamment, celles-ci ayant une incidence péjorative sur notre santé. La planète, en souffrance, a tiré de nombreux signaux d'alarme que nous ne prenons pas en compte au seul motif : LE PROFIT. Mais cela profite-t-il à qui, en final ? Posons-nous les bonnes questions avant de continuer à faire n'importe quoi.
13/06/2022	16:56	POLLUTION SONORE	Cette pollution rythme nos vies au quotidien. Elle est source de stress permanent. Hormis le bruit, elle distille de micro-particules dont on ne parle pas suffisamment, celles-ci ayant une incidence péjorative sur notre santé. La planète, en souffrance, a tiré de nombreux signaux d'alarme que nous ne prenons pas en compte au seul motif : LE PROFIT. Mais cela profite-t-il à qui, en final ? Posons-nous les bonnes questions avant de continuer à faire n'importe quoi.
13/06/2022	16:57	Pollution sonore	Cette pollution rythme nos vies au quotidien. Elle est source de stress permanent. Hormis le bruit, elle distille de micro-particules dont on ne parle pas suffisamment, celles-ci ayant une incidence péjorative sur notre santé. La planète, en souffrance, a tiré de nombreux signaux d'alarme que nous ne prenons pas en compte au seul motif : LE PROFIT. Mais cela profite-t-il à qui, en final ? Posons-nous les bonnes questions avant de continuer à faire n'importe quoi.
13/06/2022	17:02	POLLUTION SONORE	Cette pollution rythme nos vies au quotidien. Elle est un stress permanent ayant une incidence péjorative sur notre santé. La planète, en souffrance, nous en donne des exemples chaque jour mais nous ne l'écoutons pas au seul motif : LE PROFIT. Mais cela profite-t-il à qui en final ? Posons-nous les bonnes questions avant de faire n'importe quoi.
13/06/2022	17:11	NON A L'HOMOLOGATION DU PPBE	POLLUTION SONORE Elle rythme, hélas, nos vies. Nous ne la prenons pas suffisamment en compte, pas plus que les microparticules qu'elle diffuse largement et que nous respirons à pleins poumons. La planète, en souffrance, nous en livre, quotidiennement, des exemples dont nous ne tenons absolument pas compte, au seul motif : LE PROFIT. Mais, posons-nous les bonnes questions. A qui cela profite-t-il véritablement ? ARRETONS DE FAIRE SUBIR A BEAUCOUP CE QUI PROFITE A QUELQUES UNS MALHONNETEMENT.

13/06/2022	17:11	observation sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	j'habite dans le lotissement de la MORANDIERE rue des Pavots au HAILLAN. force est de constater que depuis plusieurs mois le trafic s'est intensifié avec une amplitude horaire de plus en plus grande ( 5h50 à 0h45). j'ai constaté également des gros écarts de trajectoire des avions par rapport à leur trajectoire règlementaire. Pour finir je me suis amusé à mesurer les niveaux sonores au pied de la maison lors du passage des avions : si atterrissage entre 98 et 105 dB, si décollage entre 100 à 115 dB suivant les pilotes. Ces niveaux sonores importants jouent sur la santé des personnes qui vivent à proximité immédiate du couloir aérien. Pour finir, il serait bien que les instance de l'aéroport puisse également financer les projets d'isolation phonique des maisons pour réduire intérieurement le bruit génère par ces avions. Cordialement le 13/06/2022
13/06/2022	18:21	Contre la fermeture de la piste sécante	Bonsoir, Je suis résolument contre la fermeture de la piste sécante. Il me semble que les nuisances sonores de l'aéroport ne peuvent se concentrer sur un nombre limité de communes (dont Eysines). Bien cordialement
13/06/2022	18:22	Contre la fermeture de la piste sécante	Bonsoir, Je suis résolument contre la fermeture de la piste sécante. Il me semble que les nuisances sonores de l'aéroport ne peuvent se concentrer sur un nombre limité de communes (dont Eysines). Bien cordialement
13/06/2022	18:22	Contre la fermeture de la piste sécante	Bonsoir, Je suis résolument contre la fermeture de la piste sécante. Il me semble que les nuisances sonores de l'aéroport ne peuvent se concentrer sur un nombre limité de communes (dont Eysines). Bien cordialement
13/06/2022	18:23	Contre la fermeture de la piste sécante	Bonsoir, Je suis résolument contre la fermeture de la piste sécante. Il me semble que les nuisances sonores de l'aéroport ne peuvent se concentrer sur un nombre limité de communes (dont Eysines). Bien cordialement
13/06/2022	22:24	La suppression de la piste servante est une ineptie pour l'environnement	Au contraire, augmenter le trafic sur cette piste repartiront de manière plus équitable les nuisances. Il y a moins d'habitat dans l'axe Oest de cette piste que dans le cadran Nord Ouest survolé pour la piste principale. En plus, l'aerologie est plus favorable dans cet axe avec les vents d'ouest dominants.Même si des travaux d'extension sont peut-être à prévoir, ceux-ci coûteront moins cher qu'un doublement de la piste principale, qui bien que pas annoncé semble inéluctable à terme si la piste servante est supprimée. Une étude mise à jour du PPBE faite par un organisme indépendant, comme l'a demandé le conseil d'État, mettra mieux en lumière cette évidence
14/06/2022	10:49	avis ppbe	comment la quasi majorite de la commission consultative a pu etre favorable au projet du PPBE alors que le sort de la piste sécante n'est pas tranche .(mais sa suppression ne fait pas l'ombre d'un doute vu le projet de doublement de la piste principale lorsque le trafic l'imposera )Comment comprendr'e que les municipalites d'Eysines et du Haillan soient favorables a ce PPBE alors qu'elles vont etre impactées a 100% Enfin comment comprendre que les nuisances de bruit et de pollution ne soient pas estimées par un organisme independant de l'aéroport .Le PPBE est lié à l'avenir de la piste sécante alors attendons que sa decision soit prise pour faire le nouveau PPBE .Nous profitons tous des avantages de l'aéroport pourquoi nous ne partagerions pas tous ses nuisances et evitons de faire des communes d'Eysines et du Haillan l'image de Villeneuve le roi ou goussainville

15/06/2022	16:47	PPBE BORDEAUX-MERIGNAC	<p>La lecture du PPBE pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac nous amène à faire deux remarques principales. Premièrement : le plan de gêne sonore restreint anormalement le territoire géographique impacté. Nous habitons Eysines (Rue de la Belauze) qui se situe dans le document en dehors du PGS. Or, la zone où nous habitons est très soumise aux nuisances sonores des avions ' aussi bien au décollage (gêne plus importante bien sûr) qu'à l'atterrissage. Il est impossible par exemple de prendre un repas sur notre terrasse les jours, très nombreux au printemps et en été, de grand trafic. Et, la gêne ne devient supportable à l'intérieur que fenêtres closes. En fait, le PGS minimise très fortement le nombre d'habitants touchés. Secondement : la gêne importante ressentie à cause des mouvements d'avions est due au niveau de bruit mais aussi à la répétition incessante des décollages et des atterrissages. Et, même si les aéronefs deviennent moins bruyants (dans quelle proportion ?), l'augmentation sévère du trafic dans les années à venir contribuera à multiplier le niveau des nuisances, et, par là même les problèmes de santé pour la population impactée. Cette forte augmentation est due au développement exponentiel des vols low-cost. Questions subsidiaires (hors sujet ??): -Pourquoi supprimer les navettes sur Orly et permettre aux compagnies low-cost de multiplier leurs destinations ? - Pourquoi envisager la fermeture de la piste sécante qui implique le report de la totalité du trafic sur la même zone de nuisances ? Habitants Rue de la Belauze 33320 Eysines</p>
15/06/2022	16:53	PPBE BORDEAUX-MERIGNAC	<p>La lecture du PPBE pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac nous amène à faire deux remarques principales. Premièrement : le plan de gêne sonore restreint anormalement le territoire géographique impacté. Nous habitons Eysines (Rue de la Belauze) qui se situe dans le document en dehors du PGS. Or, la zone où nous habitons est très soumise aux nuisances sonores des avions ' aussi bien au décollage (gêne plus importante bien sûr) qu'à l'atterrissage. Il est impossible par exemple de prendre un repas sur notre terrasse les jours, très nombreux au printemps et en été, de grand trafic. Et, la gêne ne devient supportable à l'intérieur que fenêtres closes. En fait, le PGS minimise très fortement le nombre d'habitants touchés. Secondement : la gêne importante ressentie à cause des mouvements d'avions est due au niveau de bruit mais aussi à la répétition incessante des décollages et des atterrissages. Et, même si les aéronefs deviennent moins bruyants (dans quelle proportion ?), l'augmentation sévère du trafic dans les années à venir contribuera à multiplier le niveau des nuisances, et, par là même les problèmes de santé pour la population impactée. Cette forte augmentation est due au développement exponentiel des vols low-cost. Questions subsidiaires (hors sujet ??): -Pourquoi supprimer les navettes sur Orly et permettre aux compagnies low-cost de multiplier leurs destinations ? - Pourquoi envisager la fermeture de la piste sécante qui implique le report de la totalité du trafic sur la même zone de nuisances ? Rue de la Belauze 33320 Eysines</p>

15/06/2022	16:55	PPBE BORDEAUX-MERIGNAC	<p>La lecture du PPBE pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac nous amène à faire deux remarques principales. Premièrement : le plan de gêne sonore restreint anormalement le territoire géographique impacté. Nous habitons Eysines (Rue de la Belauze) qui se situe dans le document en dehors du PGS. Or, la zone où nous habitons est très soumise aux nuisances sonores des avions ' aussi bien au décollage (gêne plus importante bien sûr) qu'à l'atterrissage. Il est impossible par exemple de prendre un repas sur notre terrasse les jours, très nombreux au printemps et en été, de grand trafic. Et, la gêne ne devient supportable à l'intérieur que fenêtres closes. En fait, le PGS minimise très fortement le nombre d'habitants touchés. Secondement : la gêne importante ressentie à cause des mouvements d'avions est due au niveau de bruit mais aussi à la répétition incessante des décollages et des atterrissages. Et, même si les aéronefs deviennent moins bruyants (dans quelle proportion ?), l'augmentation sévère du trafic dans les années à venir contribuera à multiplier le niveau des nuisances, et, par là même les problèmes de santé pour la population impactée. Cette forte augmentation est due au développement exponentiel des vols low-cost. Questions subsidiaires (hors sujet ??): -Pourquoi supprimer les navettes sur Orly et permettre aux compagnies low-cost de multiplier leurs destinations ? - Pourquoi envisager la fermeture de la piste sécante qui implique le report de la totalité du trafic sur la même zone de nuisances ? Rue de la Belauze 33320 Eysines</p>
15/06/2022	16:57	PPBE BORDEAUX-MERIGNAC	<p>La lecture du PPBE pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac nous amène à faire deux remarques principales. Premièrement : le plan de gêne sonore restreint anormalement le territoire géographique impacté. Nous habitons Eysines (Rue de la Belauze) qui se situe dans le document en dehors du PGS. Or, la zone où nous habitons est très soumise aux nuisances sonores des avions ' aussi bien au décollage (gêne plus importante bien sûr) qu'à l'atterrissage. Il est impossible par exemple de prendre un repas sur notre terrasse les jours, très nombreux au printemps et en été, de grand trafic. Et, la gêne ne devient supportable à l'intérieur que fenêtres closes. En fait, le PGS minimise très fortement le nombre d'habitants touchés. Secondement : la gêne importante ressentie à cause des mouvements d'avions est due au niveau de bruit mais aussi à la répétition incessante des décollages et des atterrissages. Et, même si les aéronefs deviennent moins bruyants (dans quelle proportion ?), l'augmentation sévère du trafic dans les années à venir contribuera à multiplier le niveau des nuisances, et, par là même les problèmes de santé pour la population impactée. Cette forte augmentation est due au développement exponentiel des vols low-cost. Questions subsidiaires (hors sujet ??): -Pourquoi supprimer les navettes sur Orly et permettre aux compagnies low-cost de multiplier leurs destinations ? - Pourquoi envisager la fermeture de la piste sécante qui implique le report de la totalité du trafic sur la même zone de nuisances ? Rue de la Belauze 33320 Eysines</p>

15/06/2022	17:26	PPBE BORDEAUX-MERIGNAC	<p>La lecture du PPBE pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac nous amène à faire deux remarques principales. Premièrement : le plan de gêne sonore restreint anormalement le territoire géographique impacté. Nous habitons Eysines, Rue de la Belauze, qui se situe en dehors du PGS. Or la zone où nous habitons est très fortement impactée par le bruit des avions, aussi bien au décollage (gêne plus importante bien sûr), qu'à l'atterrissage. Il est très difficile par exemple de prendre un repas sur notre terrasse les nombreux jours de grand trafic. Et, la gêne ne devient supportable à l'intérieur que fenêtres closes. En fait le PGS minimise très fortement le nombre d'habitants touchés. Des relevés de bruit devraient être effectués sur un territoire géographique plus large que celui défini par le PGS. Deuxièmement : la gêne importante ressentie à cause des mouvements d'avions est due au niveau de bruit élevé mais aussi à la répétition incessante des décollages et atterrissages. Et, même si les aéronefs deviennent moins bruyants (dans quelle proportion ?) l'augmentation sévère du trafic contribuera à multiplier le niveau de gêne et par là même les problèmes de santé pour la population concernée. Cette forte augmentation du trafic est due au développement exponentiel des vols low-cost. Questions subsidiaires (hors sujet ?) : - Pourquoi supprimer les navettes sur Orly et permettre aux compagnies low-cost de multiplier leurs destinations ? - Pourquoi envisager la fermeture de la piste sécante alors que cette décision implique le report de la totalité du trafic sur la même zone de nuisances ? Rue de la Belauze 33320 Eysines</p>
16/06/2022	16:42	consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	<p>Je suis contre cette consultation publique car, à ce jour, nous ne connaissons pas le devenir de la piste 11/29. Suite à la décision du Conseil d'État nous n'avons aucune information : qui va réaliser les mesures demandées ? la DGAC n'est pas un organisme indépendant.</p>
17/06/2022	00:47	Nuisances...jour et nuit	<p>Bonjour, Réveillée le week-end dès 06h10 du matin, et ce soir 4 vols : 23h35, 00h10, 00h20, 00h35... Des centaines d'habitants sont dérangés par ce bruit, je ne comprends pas comment une question de santé publique peut passer après une question de profits... J'aimerais que les personnes en charge des définitions des horaires mesurent les conséquences potentielles d'une altération du sommeil des habitants : fatigue, conflits, violence familiale, accidents de la route, accidents de travail, etc. Ne devrait-on revoir les priorités ? Je vous remercie bien.</p>

20/06/2022	16:34	Remarques sur les nuisances sonores dues à l'aéroport de Bordeaux/Mérignac	<p>PROCÉDURES D'EXPLOITATION Est-il possible d'envisager pour la piste 23 une procédure d'approche moins sonore avec une pente différente car actuellement il me semble que les avions qui se posent ont déjà rétabli la puissance d'approche (trains et volets sortis) lorsqu'ils survolent mon domicile avec un faible taux de descente. PERSONNEL EN CHARGE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE - Piste en service En période de temps calme, lorsque le contrôle de la tour a toute latitude pour choisir la piste en service: je constate souvent que par exemple, les arrivées en fin de matinée en piste 23, sont suivies après reconditionnement des avions et embarquement des passagers par des décollages en 05 au lieu de la 23. Tout cela est certainement réglementaire mais pas impératif et a pour conséquence de faire supporter toutes les nuisances aux riverains de la zone Eysines/Le Haillan. Il est souhaitable que le personnel en charge de la circulation aérienne prenne part à la répartition des nuisances en ne portant pas dans certaines conditions météo tout le trafic au dessus de la même population Je suis pour le partage des nuisances aussi il est indispensable de continuer l'exploitation de la piste sécante 11/29 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION Les nuisances sonores nocturnes étant les plus néfastes, je souhaite la mise en place d'un couvre-feu de minuit à 6 heures du matin comme cela a été décidé pour l'aéroport de Nantes. Je ne vois pas l'intérêt des passagers à arriver à 1h00 ou 2h00 du matin. Ce ne sont pas toujours les mêmes passagers mais ce sont toujours les mêmes riverains qui en supportent les conséquences puisque les arrivées nocturnes se font principalement en piste 23</p>
22/06/2022	21:32	Nuisances aéroport Mérignac	De nombreuses nuisances sont à déplorer, parfois pendant plusieurs jours de suite, de 6h00 du matin à plus de 23h00 avec des passages d avion toutes les 15 min, au dessus du centre ville et des habitations à faible hauteur environ 300 m, dans un bruit assourdissant ( jusqu' à 75 décibels). Malgré l irrégularité de ces passages.
22/06/2022	21:33	Nuisances aéroport Mérignac	De nombreuses nuisances sont à déplorer, parfois pendant plusieurs jours de suite, de 6h00 du matin à plus de 23h00 avec des passages d avion toutes les 15 min, au dessus du centre ville et des habitations à faible hauteur environ 300 m, dans un bruit assourdissant ( jusqu' à 75 décibels). Malgré l irrégularité de ces passages.
23/06/2022	10:32	NUISANCES SONORES AEROPORT MERIGNAC	NOUS AVONS DÉCIDÉ DE FAIRE CONSTRUIRE NOTRE MAISON A MARTIGNAS EN 1982 EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE. L' AÉROPORT EXISTAIT DÉJÀ. LES AXES LES PLUS UTILISES POUR LES DÉCOLLAGES ET ATERRISSAGES ÉPARGNENT NOTRE CITE. LE TOUT EST PARFAITEMENT SUPPORTABLE, D'AUTANT QUE LES AVIONS SONT MOINS BRUYANTS QUE VOICI 40 ANS.



24/06/2022	16:05	PEB non respecté par l'aéroport et les compagnies aériennes	<p>Bonjour, Habitant à saint jean d'illac (Impasse du pont de Cavernes) depuis septembre 2020, nous nous sommes basés sur le PEB et le PGS pour acheter notre maison ( peu de trafic à cette époque car COVID). Hors après reprise du trafic aérien, il s'avère que la majorité des vols au départ de Bordeaux ( décollage direction sud ouest sur la piste 5)en direction du Nord (Paris CDG par exemple) ne respectent pas du tout ces 2 documents. En effet, à titre d'exemple nous constatons un non respect quasi systématique des procédures de moindre bruit de la part de la majorité des vols Air France à direction de l'aéroport Paris Charles de Gaulle qui passent en limite de saint d'illac à faible altitude ( nous avons plusieurs copies d'écran de trajectoires au ras des maison à 6h00 du matin et tard le soir) au lieu de suivre les trajectoires de bruit représentées sur le PEB de 2004 en vigueur et de passer au Nord Ouest du Las. La nuisance sonore est considérablement augmentée à cause de cela et recentrée sur nos habitations ( lotissement du pont de Cavernes) contrairement à ce que laissent penser le PEB et le PGS. De ce fait nous n'avons pas droit à des aides financières pour l'isolation phonique de nos logements car pas dans le PEB/PGS sur le papier mais dans la réalité nous y sommes, il y a donc tromperie car le PEB et le PGS ne représentent pas la réalité de ce qui se passe sur le terrain. Nous avons déjà signalé le problème à l'aéroport de Bordaux Mérignac mais rien ne change. Nous demandons donc à ce que les projections du PEB soient réellement respectées par les compagnies aériennes en particulier Air France et les compagnies low cost en décollage sud ouest et en partance vers le Nord qui visiblement semblent bénéficier d'un passe droit de la part des contrôleurs aériens( A titre d'exemple, le 15 juin 2022, trajectoire du vol AIR FRANCE AF7621 en direction de PARIS CDG qui passe au ras de Saint jean d'illac versus Vol KLM à direction d'AMSTERDAM qui passe à l'ouest du LAS alors qu'il n'y a même pas 5 minutes d'écart entre les 2 vols... il était 6h30 du matin et nous pouvons vous assurer que la différence de nuisance sonore entre les 2 avions était considérable ) Les avions pourraient d'ailleurs aller bien plus loin en distance et en altitude au dessus de la forêt avant de remonter vers le nord ce qui éviterait aux gens du Las également d'être impactés. Nous estimons par ailleurs qu'il n'est pas normal qu'aucune restriction n'existe à l'heure actuelle sur les vols de nuits de l'aéroport de bordeaux mérignac alors que partout ailleurs c'est le cas, nous demandons une modification sur le sujet. Nous avons également entendu parler d'un projet de suppression de la piste Sud Est / Nord Ouest pour déplacer les vols sur une seule piste Nord est / Sud ouest. Pourquoi ce n'est pas abordé dans le PPEB ? Comment faites vous des projections à 5 ans dans ces conditions ? Quelles hypothèses prenez vous ? Nous ne sommes pas d'accord avec ce projet qui va engendrer des nuisances extremes en plus sur saint jean d'illac. En résumé, compte tenu de ces observations nous estimons que ce PPEB n'est pas le reflet de la réalité.</p>
24/06/2022	16:08	PGS : La carte n'est pas le reflet de la réalité	<p>La carte du PGS est totalement fausse. Si on regarde votre PGS, la rue Gabriel Fauré à EYSINES se situe hors des zones de nuisance alors que les avions passent au-dessus de notre maison toute la journée, en particulier lors des décollages qui génèrent 10 fois plus de bruit que les atterrissages. Cette situation fait que nous ne pouvons prétendre à aucune aide pour insonoriser notre habitation, qui est considérée hors zone. Il serait temps de produire une nouvelle carte réaliste !!!</p>

24/06/2022	16:10	PGS : La carte n'est pas le reflet de la réalité	La carte du PGS est totalement fausse. Si on regarde votre PGS, la rue Gabriel Fauré à EYSINES se situe hors des zones de nuisance alors que les avions passent au-dessus de notre maison toute la journée, en particulier lors des décollages qui génèrent 10 fois plus de bruit que les atterrissages. Cette situation fait que nous ne pouvons prétendre à aucune aide pour insonoriser notre habitation, qui est considérée hors zone. Il serait temps de produire une nouvelle carte réaliste !!!
24/06/2022	16:19	NUISANCES EYSINES RUE GABRIEL FAURE	La quantité des avions atterrissages + décollages et leur trajectoire nous empêchent définitivement de profiter de notre petit jardin !!! Impossible de tenir une conversation à l'extérieur, de prendre un repas au jardin, et encore moins de faire une sieste !!! A l'intérieur, même avec les fenêtres triple vitrage fermées difficile aussi de suivre une émission à la télé !!! Nous sommes au bord de la DEPRESSION NERVEUSE !!!!!
24/06/2022	16:20	NUISANCES EYSINES RUE GABRIEL FAURE	La quantité des avions atterrissages + décollages et leur trajectoire nous empêchent définitivement de profiter de notre petit jardin !!! Impossible de tenir une conversation à l'extérieur, de prendre un repas au jardin, et encore moins de faire une sieste !!! A l'intérieur, même avec les fenêtres triple vitrage fermées difficile aussi de suivre une émission à la télé !!! Nous sommes au bord de la DEPRESSION NERVEUSE !!!!!
24/06/2022	16:21	NUISANCES EYSINES RUE GABRIEL FAURE	La quantité des avions atterrissages + décollages et leur trajectoire nous empêchent définitivement de profiter de notre petit jardin !!! Impossible de tenir une conversation à l'extérieur, de prendre un repas au jardin, et encore moins de faire une sieste !!! A l'intérieur, même avec les fenêtres triple vitrage fermées difficile aussi de suivre une émission à la télé !!! Nous sommes au bord de la DEPRESSION NERVEUSE !!!!!
24/06/2022	16:26	VOLS MILITAIRES AVIONS DE CHASSE	Les vols militaires effectués par les avions de chasse viennent s'ajouter à une situation déjà difficilement tenable !!! Ces vols ne pourraient-ils pas être effectués sur les bases aériennes près de l'océan (CAZAU, SOUGES...) ???
24/06/2022	16:39	Cartographie du bruit	La cartographie du bruit ne correspond pas à la réalité, j'habite à Eysines la forêt et les avions passent au dessus de notre maison lors du décollage.(bruit très intense) si en s'en tient à la carte les avions ne devraient pas passer à cet endroit.
24/06/2022	16:51	PGS TRAJECTOIRE DES AVIONS	Contrairement à ce qui figure sur la carte des nuisances sonores que vous diffusez, les avions PASSENT A L'INTERIEUR DE LA ROCADE (à l'Est) et non pas à l'extérieur !!!! Vos informations sont donc TOTALEMENT FAUSSES DEPUIS PLUS DE 20 ANS !!!
24/06/2022	18:08	Madame	Bonsoir, En complément du commentaire que j'ai déjà rédigé, je voudrais ajouter que les habitants du Haillan sauf quelques habitations sous le couloir aérien n'ont pas droit à l'insonorisation des logements contrairement à ce qui est expliqué par l'aéroport. Je m'en suis rendue compte lors de la réunion avec les élus qui pensaient que tout le Haillan bénéficiait des mesures d'insonorisation. La fermeture de la piste séquante serait une catastrophe pour notre santé mentale. Les nuisances sonores sont très importantes lors des décollages car les avions sont hors du couloir aérien des atterrissages. Cordialement

24/06/2022	18:09	Mme	Bonsoir, En complément du commentaire que j'ai déjà rédigé, je voudrais ajouter que les habitants du Haillan sauf quelques habitations sous le couloir aérien n'ont pas droit à l'insonorisation des logements contrairement à ce qui est expliqué par l'aéroport. Je m'en suis rendue compte lors de la réunion avec les élus qui pensaient que tout le Haillan bénéficiait des mesures d'insonorisation. La fermeture de la piste séquante serait une catastrophe pour notre santé mentale. Les nuisances sonores sont très importantes lors des décollages car les avions sont hors du couloir aérien des atterrissages. Cordialement
24/06/2022	18:27	Aéroport de Mérignac	Je suis contre la suppression de la piste sécante de l'aéroport
25/06/2022	08:04	Stop à l'accroissement des nuisances sonores	Habitant dans le couloir des décollages et atterrissages de l'aéroport de Bordeaux, exactement au Haillan rue Edouard Manet, je subis les nuisances sonores qui augmentent inexorablement et cela a un impact négatif sur ma qualité de vie au point de ne plus pouvoir rester dehors dans mon jardin et même de devoir rester portes et fenêtres fermées à longueur de temps. C'est de plus en plus insupportable et n' imagine pas que ce trafic aérien soit augmenté par suite des travaux et projets envisagés. Je demande à titre individuel et collectif pour ma ville que l'on tienne compte des avis des habitants impactés par ce fléau.
25/06/2022	08:14	Halte à l'augmentation des nuisances sonores dans mon environnement	Habitant dans le couloir des décollages et atterrissages de l'aéroport de Bordeaux, exactement au Haillan rue Edouard Manet, je subis les nuisances sonores qui augmentent inexorablement et cela a un impact négatif sur ma qualité de vie au point de ne plus pouvoir rester dehors dans mon jardin et même de devoir rester portes et fenêtres fermées à longueur de temps. C'est de plus en plus insupportable et n' imagine pas que ce trafic aérien soit augmenté par suite des travaux et projets envisagés. Je demande à titre individuel et collectif pour ma ville que l'on tienne compte des avis des habitants impactés par ce fléau.
25/06/2022	15:38	Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	Dans le cadre de cette consultation, étant directement concernée par les nuisances aéroportuaires qui ne font que s'aggraver et nuisent au bien-être physique et psychique des riverains. L'état est en charge de la protection des citoyens. Or depuis quelques années le nombre des vols commerciaux ne cessent de croître de manière exponentielle et les projections sur le niveau d'activité future n'est pas rassurant pour nous. D'autre part on nous dit que la piste sécante pourrait être supprimée et accroître le trafic sur la principale. La nuit également nous constatons des vols au détriment de notre sommeil et par conséquent de notre santé en générale. Alors que de nombreux aéroports internationaux ne fonctionnent pas la nuit. Depuis quelques temps les vols d'entraînement des avions militaires ont repris sur cet aéroport alors que les rafales n'utilisaient plus ces pistes. Jusqu'où et jusqu'à quand fera t'on fi d'une grande partie des habitants de la métropole Faut il des morts par accident maladie suicides ..... de plus les investissements immobiliers réalisés, parfois avec des sacrifices de toute une vie ne cessent de se déprécier, ce qui provoquent également des troubles. Comment sachant tout ce que l'on sait sur les nuisances et les risques générés par le survol des populations on continue et on amplifie le problème. Toute une population est en danger et personne ne lui porte secours interrogeons nous collectivement sur ce nouveau monde, personne ne pourra dire qu'il ne savait pas.

25/06/2022	17:30	Contre la suppression de la piste sécante	La suppression de cette piste sécante occasionnerait encore plus de nuisances aux habitants d'Eysines puisque 100% des vols atterrieraient ou décollerait d3 la piste principale. ce serait totalement irresponsable de porter la totalité des nuisances sur la même population plutôt que de la répartir. De plus, il est impératif d'interdire les vols de nuit
25/06/2022	17:31	Contre la suppression de la piste sécante	La suppression de cette piste sécante occasionnerait encore plus de nuisances aux habitants d'Eysines puisque 100% des vols atterrieraient ou décollerait d3 la piste principale. ce serait totalement irresponsable de porter la totalité des nuisances sur la même population plutôt que de la répartir. De plus, il est impératif d'interdire les vols de nuit
25/06/2022	17:32	Contre la suppression de la piste sécante	La suppression de cette piste sécante occasionnerait encore plus de nuisances aux habitants d'Eysines puisque 100% des vols atterrieraient ou décollerait d3 la piste principale. ce serait totalement irresponsable de porter la totalité des nuisances sur la même population plutôt que de la répartir. De plus, il est impératif d'interdire les vols de nuit
25/06/2022	17:32	Contre la suppression de la piste sécante	La suppression de cette piste sécante occasionnerait encore plus de nuisances aux habitants d'Eysines puisque 100% des vols atterrieraient ou décollerait d3 la piste principale. ce serait totalement irresponsable de porter la totalité des nuisances sur la même population plutôt que de la répartir. De plus, il est impératif d'interdire les vols de nuit
28/06/2022	15:47	avis défavorable quand à la fermeture de la piste sécante et l'ouverture d'une nouvelle piste parallèle à celle déjà existante & demande d'une politique de prise en compte des nuisances liées à l'aéroport.	<p>A l'attention du ou de la commissaire enquêteur(trice), Madame, Monsieur, Habitant sur la commune du Haillan (rue Jean Mermoz) et situé sous le couloir aérien actuel sur l'axe Nord Sud, je souhaite apporter ma contribution à l'enquête publique mise en ligne. Ma famille et moi même subissons quotidiennement les nuisances sonores liées à l'aviation civile et à l'aviation militaire (notamment, les rafales pour le compte d'une entreprise privée de la défense). La fermeture de la piste sécante apportera un report de l'ensemble des vols sous l'axe de notre habitation. Tant pour les décollages que pour les atterrissages. Ces nuisances sont diurnes et nocturnes. Et elles ne cessent de croître. Tous les vols désormais passeront au dessous de nos têtes entraînant des nuisances sonores quotidiennes ne facilitant pas notre quiétude. Pour moi, cette situation est problématique au point de vue des nuisances à l'encontre des populations locales (pollution sonore, risque d'accidents, etc...) et au point de vue de l'environnement (pollution des particules fines, rejet de CO2 favorisant le réchauffement climatique de notre planète). Avec cet accroissement des nuisances, j'ai le sentiment d'être sacrifié pour le compte des particuliers et professionnels devant se rendre par avion à Bordeaux. Surtout que beaucoup de ces vols (lowcost) sont en général dédiés aux tourisms hédonistes. Ma famille et moi même souhaitons garder une certaine quiétude, nous ne souhaitons pas cumuler de nouvelles nuisances avec une nouvelle piste attenante à celle déjà existante. Je souhaite que les nuisances aéroportuaires ne soit pas concentrées uniquement sur un seul axe et que des politiques soient mises en place pour réduire toutes ces nuisances. Une piste sécante permet de répartir davantage les flux aériens et ne pas faire supporter les flux sur un seul axe aggravant la situation pour les riverains habitants sous l'axe aérien. D'ailleurs ,aucune aide de la part de l'aéroport de Bordeaux Mérignac concernant l'isolation acoustique de notre pavillon ne nous a été accordée. En effet, il se trouve que notre pavillon édifié 1984 était à l'intérieur du PEB de 1974, de ce fait il ne peut toujours pas bénéficier d'aide à l'isolation acoustique. De plus, notre logement est situé en limite extérieure du PGS. Pourtant, je vous confirme que la gêne sonore n'est malheureusement pas qu'un ressenti. Pour les raisons énoncées ci-dessus, je souhaite donner un avis négatif quand à la fermeture de la piste sécante et l'ouverture d'une nouvelle piste parallèle à celle déjà existante. Avec mes respects,</p>

28/06/2022	17:56	Suppression piste 11-29	<p>Je fais part régulièrement au service environnement de l'aéroport du non-respect des infos ATIS par les acteurs du transport aérien ( contrôle et pilotes ) . Ainsi lorsque la piste 05 est en service le trafic à l'atterrissage se fait en 23 . Le résultat c'est que Haillanais et Eysinais sont soumis au bruit des décollages et atterrissages en continu . J'attacherais du prix à connaître les statistiques des mouvements sur les 4 seuils 11 29 et 05 23 . Au plan de la sécurité aérienne comme à celui de la répartition équitable des nuisances sonores sur toutes les populations riveraines la suppression de la piste 11-29 est un non-sens et un déni de démocratie . Alors que les pentes de montée au décollage sont importantes pour tenter de limiter les nuisances par des procédures moindre bruit, les pentes d'approche sont très faibles ( les mêmes qu'il y a un demi-siècle) et génèrent des survols à basse altitude combinés à de la puissance moteur avec la conséquence de bruit et de pollution de l'air . Dans le cadre de la réduction du bruit à atterrissage un appareil qui resterait plus longtemps à l'altitude de croisière et ferait son approche sous plus forte pente à puissance ralentie ferait des économies de carburant ( meilleur rendement à l'altitude de croisière ) et réduirait considérablement son impact sonore sur une zone moindre . Il y a des solutions mais comment vaincre les entêtements de décideurs obtus .</p>
28/06/2022	22:55	Avis sur la consultation publique sur PPBE aéroport Mérignac	<p>- Je ne comprends pas pourquoi mon domicile n'est pas dans la zone de bruit alors que j'entends très distinctement les avions à l'atterrissage et au décollage, jour et nuit, fenêtres fermées - il faut interdire les vols de nuit comme dans la plupart des aéroports français - Il ne faut pas fermer la piste sécante qui permet de réduire les nuisances pour les habitants soumis à la piste principale - Les capteurs de bruit sont mal situés et sous-estiment les nuisances - Les études et mesures des nuisances aériennes doivent être réalisées par un organisme compétent et indépendant et non par la DGACSO (Direction Générale de l'aviation Civile Sud-Ouest), conformément à l'avis du Conseil d'État</p>
29/06/2022	00:12	Observations sur le PPBE Aéroport Bordeaux Mérignac	<p>Je suis fermement opposé à la suppression de la piste secondaire qui ne ferait qu'amplifier les nuisances supplémentaires au trafic réalisé sur la piste principale sonores en particulier et de santé en général. Une répartition 50/50 me semble être une bonne mesure à pendre. Par ailleurs si cette piste était effectivement supprimée, ce serait folie que de doubler la piste principale en // de celle-ci. Les nuisances créées faisant plus que doubler. Je suis aussi pour une interdiction des vols de nuit de 22 heures à 6 heures du matin (sauf exceptions évidemment) Au milieu des années 70 je travaillais à l'aéroport d'Orly: les vols de nuit y étaient déjà interdits... En ce qui concerne les avions militaires et compte tenu des nuisances extrêmement fortes qu'ils génèrent, l'aéroport militaire de Mont de Marsan me semble être plus approprié que celui de Bordeaux. D'autant que les besoins de formation engendrés par les ventes de nos Rafales ne feront que croître.</p>

29/06/2022	15:11	Contribution Ville du Haillan	<p>Le PPBE tel qu'il est proposé entend « proposer de nouvelles actions mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains ». On s'attend donc à sa lecture à trouver des mesures concrètes à la fois en termes de prévention mais également en termes de résorption des nuisances sonores dans le souci d'atténuer les nuisances subies par les habitants des communes situées en périphérie de l'aéroport Bordeaux Mérignac. La crise COVID aura au moins eu le mérite pour ces habitants de profiter d'une accalmie sonore avec la diminution drastique du nombre de vols pendant les périodes de confinement. Accalmie de courte durée puisqu'à la restriction des déplacements a succédé une forte reprise du trafic aérien. La projection du trafic aérien prévoit une évolution de 6,8 millions de passagers en 2018 (correspondant à 80 000 mouvements annuels) à 16 millions de passagers en 2035, soit 130 000 mouvements probables, au risque d'avoir un avion toutes les 30 secondes au-dessus de la tête des riverains en période estivale. Le plan proposé est décorrélé des attentes légitimes portées par les habitants en matière de réduction des impacts environnementaux dans les déplacements avec un modèle économique porté par l'aéroport de Bordeaux orienté autour du développement du low-cost ' mais également en termes de santé publique car la surexposition aux bruits ne se limite pas à une sensation d'inconfort mais pose bien un véritable problème de santé publique. Beaucoup d'actions proposées relèvent de la communication et n'ont pas d'impact concret sur l'amélioration du cadre de vie. Par ailleurs, des mesures simples, répétées par les villes riveraines de l'aéroport depuis des années ne figurent pas dans le plan alors qu'elle permettrait une amélioration sensible de la qualité de vie de leurs habitants. Remarques sur les 17 actions de ce projet de PPBE 2021-2025 : S1 - Maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage : il est impératif que les redevances soient incitatives pour contribuer à la réduction des vols nocturnes (22h/6h) en particulier. P1 - Étude d'opportunité de révision du Plan d'exposition au Bruit : nous avons dépassé le stade de l'étude d'opportunité, il s'agit là d'une nécessité, le PEB actuel comme le plan de gêne sonore datent de fin 2004 ! P2 - Analyse des statistiques des permis de construire délivrés dans le PEB : très bien, mais cela ne donne rien de concret sur la diminution des nuisances sonores et cela doit se faire en lien avec la révision du PEB. Par ailleurs, la réglementation actuelle interdit depuis plusieurs années la construction de logements sous les couloirs de bruits. Quelle sera la réelle plus-value de cette analyse ? P3 - Poursuivre le programme d'insonorisation des logements du PGS : le document précise qu'il reste potentiellement 117 habitations qui peuvent bénéficier de ce programme. La révision du PEB permettrait sans doute d'élargir ce périmètre. Par ailleurs, il est étonnant que cela figure comme une action spécifique alors que c'est un dispositif qui existe déjà et qui arrive même en fin puisque 768 logements ont déjà été insonorisés dans ce cadre. O1 - Améliorer les procédures et les trajectoires : sur les déviations de trajectoires non justifiées et génératrices de nuisances sonores, on parle encore de prévention sans vouloir aller jusqu'à la sanction. Ce problème est pourtant pointé du doigt depuis des années sans que la prévention ait porté ses fruits. Il conviendrait d'être plus directif sur ce sujet. Les procédures sont claires concernant les mesures de moindre bruit, pour autant les exemples de non-respect sont nombreux sans qu'ils soient sanctionnés ce qui n'incite pas au respect des règles. O2 - Généraliser l'utilisation de la piste d'approche RNP VPT en piste 5 O3 - Maintenir les approches en descente continue (CDO) : pas une nouveauté. R1 - Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation de nuit de l'aéroport : c'est la mesure phare de ce PPBE qui peut avoir un impact positif</p>
------------	-------	-------------------------------	---

immédiat sur la vie des habitants exposés au bruit. Les villes du Haillan et de Eysines réclament ce type de mesures depuis des années. Les procédures que cela implique laissent présager qu'il faudra encore attendre des années avant que des mesures efficaces soient appliquées, d'autant que la fiche action ne fait mention que de la réalisation d'une étude d'impact, et non pas la mise en œuvre de restrictions.

C1 - Informer sur l'activité aéroportuaire : sans commentaire. Ce n'est pas une action nouvelle et elle n'apporte pas d'amélioration.

C2 - Répondre aux sollicitations des populations riveraines : sans commentaire. Ce n'est pas une action nouvelle et elle n'apporte pas d'amélioration concrète dans le ressenti.

C3 - Sensibiliser les contrôleurs aux enjeux environnementaux : cela devrait faire partie de leur formation initiale !

C4 - Suivre et porter à connaissance les résultats de l'étude DEBATS : au-delà d'une simple information sur les résultats de l'étude DEBATS, il faudrait une intégration de ces résultats dans les réflexions menées sur le sujet des nuisances sonores. Avec 10 ans de recul et d'analyse, cette étude a d'ores et déjà fourni des données essentielles : la surexposition au bruit fait exploser les maladies cardiovasculaires avec, pour chaque augmentation de 10dB, un surcroît de mortalité évalué à 18% et allant jusqu'à 28% pour l'infarctus du myocarde. C'est l'espérance de vie, rien que ça, qui est menacée avec en première ligne les populations riveraines des aéroports qui cumulent les nuisances sonores de toutes origines. L'ADEME évalue à 134 milliards d'euros annuels le coût des dépenses de santé liées aux nuisances sonores.

C5 - Etablir une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55db(A) en Lden : encore une fois on ne peut que constater l'aberration de n'apprécier le bruit des avions que par des moyennes. Nous ne vivons pas sous des moyennes mais bien sous des émergences qui, au-delà d'être incommodantes le jour, ont des effets néfastes sur la santé puisqu'à Bordeaux, nous avons le triste privilège d'avoir un aéroport où il est permis d'atterrir ou de décoller à n'importe quelle heure de la nuit. Nous maintenons notre demande que des mesures réelles soient prises et communiquées, prenant en compte ces émergences, particulièrement renforcées sur notre territoire par les vols réguliers d'aéronefs militaires.

C6 - Observatoire des performances acoustiques des aéronefs : sans commentaire, il ne s'agit que d'un suivi.

C7 - Retour d'expérience sur les manquements instruits : sans commentaire. En lien avec le point sur le respect des procédures de moindre bruit.

A1 - Réduire le bruit au sol : sans commentaire.

A2 - Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de la piste 05 : alors que cette demande est formulée par les communes voisines depuis des années, il ne s'agit que d'une étude d'opportunité qui va reporter encore dans le temps la réalisation de ce prolongement qui permettrait aux aéronefs de décoller plus tôt et donc de réduire l'impact sonore sur les territoires survolés. En adéquation avec ces remarques relatives aux manquements identifiés dans ce document qui manque d'ambition et au regard du projet parallèle autour du schéma de composition générale de l'aéroport de Bordeaux Mérignac sur lequel l'État ne s'est pas encore prononcé et auquel beaucoup de ces mesures sont liées 'j'émets, au nom des Haillanaises et des Haillanais qui subissent quotidiennement ces nuisances, un avis défavorable au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tel qu'il nous est proposé aujourd'hui.

Andréa Kiss, Maire du Haillan Vice-Présidente de Bordeaux Métropole

29/06/2022	18:24	<p>PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac : introduire des restrictions aux vols de nuit</p>	<p>Bonjour Madame la Préfète, Je me permets de vous communiquer mes observations sur le projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Je vous prie de trouver mes observations sur les vols de nuit pour lesquels aucune restriction n'est en place à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac alors que des restrictions sont mises en œuvre dans les autres grands aéroports. Aussi, je vous demande de ne pas valider le projet de PPBE en l'état. {{LES VOLS DE NUIT : DEMANDE DE COUVRE- FEU POUR LES DECOLLAGES ET ATTERISSAGES de 22 H 00 à 6 H 00 :}} La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT » propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025. Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes. Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières. Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM. Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE). De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires). L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit. Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long. Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols. Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour. Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) no 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014 Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de</p>
------------	-------	--	---

			<p>l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aérodromes les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes. Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit). Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe. La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit.</p>
--	--	--	---

29/06/2022	18:26	<p>PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac : introduire des restrictions aux vols de nuit</p>	<p>Bonjour Madame la Préfète, Je me permets de vous communiquer mes observations sur le projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Je vous prie de trouver mes observations sur les vols de nuit pour lesquels aucune restriction n'est en place à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac alors que des restrictions sont mises en œuvre dans les autres grands aéroports. Aussi, je vous demande de ne pas valider le projet de PPBE en l'état. {{LES VOLS DE NUIT : DEMANDE DE COUVRE- FEU POUR LES DECOLLAGES ET ATTERISSAGES de 22 H 00 à 6 H 00 :}} La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT » propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025. Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes. Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières. Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM. Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE). De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires). L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit. Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long. Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols. Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour. Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) no 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014 Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de</p>
------------	-------	--	---

l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aérodromes les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes. Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit). Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe. La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit.

29/06/2022	18:30	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	<p>Bonjour Madame la Préfète, Je me permets de vous communiquer mes observations sur le projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Je vous prie de trouver mes observations sur les vols de nuit pour lesquels aucune restriction n'est en place à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac alors que des restrictions sont mises en œuvre dans les autres grands aéroports. Aussi, je vous demande de ne pas valider le projet de PPBE en l'état. LES VOLS DE NUIT : DEMANDE DE COUVRE- FEU POUR LES DECOLLAGES ET ATTERISSAGES de 22 H 00 à 6 H 00 La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AÉROPORT » propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025. Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes. Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières. Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM. Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE). De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires). L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit. Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long. Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols. Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour. Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) no 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014 Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de</p>
------------	-------	--	---

l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aérodromes les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes. Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit). Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe. La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit.

29/06/2022	18:38	PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac	<p>Madame la Préfète, Je vous prie de trouver ci-dessous mes observations sur le projet de PPBE et notamment sur les conséquences de l'optimisation de l'exploitation de la piste 05/23 : La recherche de la diminution de la population exposée aux nuisances sonores ne doit pas engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour d'autres populations L'aéroport dispose à ce jour de deux couloirs aériens (pistes décollage et atterrissage) : La piste principale 05/23 orientée Nord-Est/Sud-Ouest, impacte 80 000 habitants, principalement sur les communes d'Eysines, de Le Haillan et de Saint-Jean d'Illac. Les habitants des communes concernées subissent 85 % du trafic et des nuisances en découlant. La piste sécante ou secondaire 11/29 orientée Sud-Est/ Nord-Ouest, impacte 15 000 habitants, principalement sur les communes de Mérignac, Pessac, Talence et de Martignas sur Jalles. Cette piste concerne 1 avion sur 6 (15 % du trafic). Les études menées par l'aéroport dans le cadre du Schéma de Composition Générale transmis à l'État fin mars 2022, comportent trois scénarios, lesquels doivent rapidement aboutir à une décision, sachant que l'État est majoritaire (60%) au capital social de la SA mais que la CCI (25 %), la Métropole (3,75 %), les Villes de Bordeaux (3%) et de Mérignac (1,50%), le Conseil Régional (3,75%) et le Conseil Départemental (3%) figurent également au capital. Les 3 scénarios sont : 1)Le maintien de la piste secondaire ' 2) La fermeture de la piste secondaire (horizon 2025, échéance très proche) provoquera le transfert de 100 % du trafic sur les trois communes. Ce scénario est motivé uniquement par des aspects économiques (scénario dont le coût est le moins élevé des trois) au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement. Il faut préciser que la suppression de la piste secondaire permettrait à l'autorité portuaire une forte évolution du foncier aux fins d'installations de places de stationnement, de commerces, entre autres. De plus, à Mérignac-Beutre, près du couloir d'arrivée des avions sur la piste secondaire, le maire de Mérignac a délivré, avec préméditation, un permis de construire au Département pour construire un collège de 700 élèves (ouverture en 2024) ! 3) Le doublement de la piste principale, avec pour conséquence, en cas de neutralisation de la piste secondaire, des effets très graves pour les riverains des trois communes Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Illac. Ils supporteraient, avec les scénarios 2 et 3, la totalité (100 %) du trafic avec une dégradation évidente de leur qualité de vie : a) Une progression multipliée par trois du niveau sonore (risques en matière de santé des habitants) ' b) Un accroissement du nombre de mouvements quotidiens (décollage, atterrissage) alors que les habitants doivent également supporter les vols de nuits et les passages des rafales à basse altitude. c) Le développement des vols low-cost, notamment pour des destinations de proximité, contribue à l'augmentation des mouvements. Le projet PPBE n'évoque, à aucun moment, ce projet transmis à l'État fin mars 2022. Les riverains d'EYSINES, de LE HAILLAN et de SAINT-JEAN D'ILLAC subiront des nuisances sonores considérables. Actuellement, les nuisances sonores dépassent les 55 décibels (limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006) jusqu'à 75 décibels (hors rafale). Les rafales engendrent plus de 90 décibels. La population de PESSAC, TALENCE ne sera plus impactée, suite à la suppression de la piste secondaire. Pour ces raisons, je vous remercie de ne pas valider le projet de PPBE en l'état.</p>
------------	-------	--	---

29/06/2022	19:16	Commentaires sur le PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac	<p>J'habite à Mérignac rue du Cap Horn, cette rue se situe côté nord de la ville à l'intérieur de la rocade. Contrairement à ce qui est indiqué dans ce rapport notamment dans le rendu de la cartographie, le bruit généré par les activités aériennes ne s'arrête pas à la rocade de Bordeaux dans la partie nord du sens de la piste 5 / 23. De ce fait toute la population habitant ce secteur n'est pas répertoriée comme étant exposée au bruit et ne peut prétendre aux aides pour l'insonorisation de leur logement puisque ce secteur est exclu du Plan de gêne sonore. Je suppose qu'aucune mesure n'a été effectuée dans ce secteur pour élaborer ce rapport. L'absence d'appareil de mesure du bruit dans cette partie de la commune en est, à ma connaissance, la cause. Je me permets de vous adresser la moyenne des relevés que j'ai effectués afin d'évaluer l'impact de l'activité aérienne. J'ai utilisé pour cela un sonomètre simple qui peut avoir, j'en conviens, une marge d'erreur. A l'atterrissage soit environ une moyenne de 76 par jour durant l'année 2019 : Durée moyenne de l'impact du bruit 30 / 35 secondes Lden minimum = 55 Lden maximum = 65 Au décollage soit environ une moyenne de 23 par jour durant l'année 2019 : Durée moyenne de l'impact du bruit 45 / 50 secondes Lden minimum = 55 Lden maximum = 75 Je note également que durant la période printemps / été la moyenne des décollages est nettement plus élevée compte tenu des vents dominants Nord &gt;&gt; Sud qui sont beaucoup plus fréquents en cette période de l'année. Ces mesures ont été effectuées à l'extérieur mais prouvent que, malgré une marge d'erreur potentielle, l'impact du bruit causé notamment au décollage des avions est considérable et nuisible pour la population habitant le secteur (ainsi qu'un établissement d'enseignement) Cette nuisance s'ajoute aux effets de la pollution atmosphérique générée au passage des avions. De plus, la suppression de la piste sécante 11 / 29 va engendrer le report sur la piste principale 5 / 23 de la totalité du trafic ce qui va augmenter d'autant les nuisances que nous connaissons. J'invite les porteurs de ce PPBE à venir constater la véracité de mes propos. Je vous remercie par avance de prendre en considération les informations que je viens de porter à votre connaissance.</p>
30/06/2022	14:28	Avis Négatif sur PPBE	<p>Je suis contre ce plan : _ Ne prend pas en compte l'avenir de la piste sécante. _ Zéro vote pour Eysines ville très impactée par les nuisances sonores et la pollution, alors que Mérignac ville moins touchée bénéficie de 4 votants.. _ Plan réalisé par la DGACSO et non par un organisme indépendant. ... Je donne un avis négatif pour ce plan. Le futur de l'aéroport doit être en adéquation avec les valeurs environnementales exigées par les populations.</p>

30/06/2022	19:23	Consultation du public sur le projet de PPBE de l'aéroport de Bordeaux Mérignac	<p>Nous sommes amenés à nous prononcer sur la proposition faite sur le projet de PPBE 2021/2025 de BX Mérignac Avant d'envisager la suppression de la piste sécante qui représente 10 à 15% des vols annuels , il faudrait etudier l'impact du report sur une seule piste de tout le trafic de l'aéroport tant au niveau de l'emprise au sol que de l'accroissement certain des nuisances sonores et environnementales sur les populations de la piste principale au nord comme au sud - on ne cesse de nous parler de nouvelle génération d'aéronefs qui seront plus silencieux, mais pour quelle date? Pas pour demain, c'est sûr. -on a passé sous silence le problème des vols de nuit alors que d'autres aéroports comme Nantes Atlantique ont décidé un pur et simple couvre feu, sans exclure bien sûr les vols de nécessité absolue . Il faudrait que les low coasts eux aussi apprennent à gérer leur planning de vol. -il est peut être temps de reconsidérer la cible ambitieuse de 16 millions de passagers dont on parlait dans l'euphorie de 2019. Est ce envisageable et tout simplement soutenable au dessus d' une métropole comme Bordeaux? _ enfin, ce projet mené par la DGAC respecte t il les normes d'indépendance obligatoire voulues par les consignes européennes? Pour toutes ces raisons je ne peux accepter ce projet en l'état</p>
30/06/2022	20:13	Nuisance aéroport bordeaux	<p>On parle d'aide à l'isolation phonique des habitations situées dans la zone de bruit. C'est très bien mais à condition de vivre fermé chez soi. Mais cette mesure (isolation phonique) ne resoud pas le problème quand on veut aérer les habitations et encore moins aux beaux jours lorsque l'on veut profiter de son jardin. Sans compter la pollution qui noircit les toitures.</p>
30/06/2022	20:53	REJET DU PLAN DE PREVENTION PPBE Aérodrome de Bordeaux Mérignac	<p>Bonjour, En tant qu'habitante d'Eysines dans le couloir aérien, je veux témoigner des nuisances croissantes dans notre commune. Cet aéroport n'impose pas de trêve de nuit aux dépens de la qualité du sommeil des habitants, un arrêt des vols entre 23h00 et 6h00 du matin permettrait de bénéficier d'un repos réparateur. Les conséquences d'un sommeil perturbé sur la santé sont déjà prouvées par de nombreuses études. La répartition du trafic est particulièrement inégale, 85 % du trafic au-dessus d'Eysines voire 100% si la piste sécante disparaît. Quelle profonde inégalité ! Les nuisances sont moindres si elles sont partagées de manière plus équitable. A certaines heures, il est impossible de rester à l'extérieur et de mener une conversation sans interruption tellement le trafic des avions de ligne est intense. Sans oublier les ballets des rafales qui tiennent le record en matière d'intensité sonore (leur passage est carrément douloureux pour les oreilles, les animaux en souffrent également, ce que je constate en observant mon chat. L'isolement phonique des habitations ne résout pas le problème de l'extérieur. Par ailleurs, de nombreuses particules et autres substances diverses (pas réellement identifiées) atterrissent dans nos jardins, affectent nos plantes (je souhaiterais des études spécifiques des maladies des plantes générées par ce trafic), salissent nos voitures et dernièrement murs, portails etc. La meilleure stratégie serait aujourd'hui d'éloigner cet aéroport au trafic désormais trop important pour ne pas nuire. La situation économique de plus en plus difficile aura peut-être pour effet de freiner le développement des vols notamment low cost à notre plus grand bonheur. Je vous remercie de prendre en considération la vie des habitants actuellement victimes des nuisances aériennes, les sacrifier pour des enjeux économiques démontre la bassesse du monde actuel. Cordialement.</p>

01/07/2022	09:11	Pour la mise en place d'un plan de réduction du bruit dissuasif	<p>Bonjour, Habitant de la ville d'Eysines, je suis dubitatif sur la gestion des vols par l'aéroport de Mérignac. En effet, voici quelques éléments qui pour ma part devraient être pris en compte : - De nombreux vols ne respectent pas le couloir aérien et ne sont soumis à aucune sanction. - le bruit émis par les avions militaires qui dépassent largement les niveaux de bruit tolérés. Il me semble assez ahurissant d'avoir de tels passages d'avions dans des zones aussi densément peuplées - les vols nocturnes qui ne sont pas réglementés. Une interdiction de vols nocturnes devrait être mise en place. Cela obligerait les compagnies low cost à au moins respecter les horaires. - le manque de transparence de l'aéroport de Mérignac sur les nuisances aériennes et les émissions de bruit. A minima, un rapport mensuel devrait être diffusé. - la mise en place d'une étude sur les riverains les plus proches sur l'impact du bruit sur la qualité de vie et la pollution - De nombreuses écoles sont situées sous les couloirs aériens. Un recensement sur la santé des enfants par un bureau d'étude indépendant devrait être réalisé. - Plus globalement une limitation de la croissance du nombre de vols réalisé sur l'aéroport. L'accroissement des vols par des compagnies low cost n'est peut être une si bonne nouvelle. - La mise en place de capteur sonore tout le long des couloirs aériens et les données disponibles en open data Merci pour votre écoute</p>
01/07/2022	10:05	prevention du bruit du trafic aerien .	<p>Nous habitons Pessac centre sous le passage des avions allant vers la piste secondaire de l'aéroport de Mérignac .Comme dans beaucoup d'autres quartiers de Pessac ce bruit est une nuisance importante .Les avions passent très bas au-dessus de nos maisons ,le niveau du bruit est insupportable et constitue un réel danger pour la santé .Pessac centre existait bien avant l'aéroport .Vous choisissez donc de développer l'aéroport en connaissant les nuisances que subiront les habitants .De plus ,cet aéroport se développe en pleine ville ,le trafic augmente toujours plus,tout cela au détriment des habitants : bruit ,pollution toujours plus importants .Avez -vous lu les rapports du GIEC ? De plus ,les vols low-cost sont beaucoup plus bruyants et passent beaucoup plus bas au-dessus de notre maison .Nous n'avons pas besoin de regarder ,nous les reconnaissons à leur bruit assourdissant. Nous l'avons souvent signalé,sans aucune réaction bien sur !Enfin les vols de nuit sont insupportables .De nombreux vols sont inutiles (Paris,la Bretagne ,Montpellier...)et devraient se faire en train. A l'heure des catastrophes climatiques et environnementales, dans l'état actuel des connaissances , il faut se limiter aux vols indispensables ,très longs qui ne pas être remplacés par le train .Quand vous choisissez de nous imposer des avions faisant un vol court ,vous faites le choix de nous imposer un bruit et une pollution inutiles mettant en danger la santé de vos concitoyens</p>

01/07/2022	10:37	PPBE Bordeaux Mérignac	<p>En tant que riverains de l'aéroport de Mérignac (directement sous le couloir aérien de la piste principale rue de Langlet à Eysines) nous tenons à vous signaler que nous sommes catégoriquement contre le nouveau plan de prévention et tenons à évoquer les points suivants: - La piste secondaire qui absorbe seulement 15% du trafic aérien (alors que le nombre de personnes concernées par les nuisances sonores est nettement inférieur) permet toutefois un délestage insuffisant mais appréciable. Nous sommes farouchement contre sa suppression qui signifierait 100% du trafic sur la piste principale donc nuisances maximum pour les riverains concernés. - Nous sommes également contre le doublement de la piste principale toujours pour les mêmes raisons ainsi que contre le développement irraisonnable annoncé pour 2030 de l'aéroport. - Nous ne pouvons plus supporter les vols de rafales qui engendrent des bruits prolongés et assourdissants au-delà des normes autorisées. La formation des pilotes d'avions militaires qui nous avait été présentée comme provisoire, n'a pas sa place sur un aéroport civil et doit se faire sur un aéroport militaire comme cela s'est toujours fait. - Le contrôle de l'aéroport doit être fait par un organisme indépendant et objectif en concertation avec les riverains concernés. - Certains aéronefs passent de plus en plus bas, ne respectant manifestement ni les normes de vitesse ni l'altitude. Lorsque nous signalons ces vols manifestement hors norme à l'aéroport, on nous écoute certes courtoisement, mais on nous explique gentiment que nous nous trompons et que tous ces atterrissages, pour nous, suspects, sont parfaitement dans les normes autorisées. Les nuisances que nous supportons tant sur le plan du bruit que sur les plans de la pollution et du danger potentiel, nous conduisent à nous élever vivement contre le projet proposé par le nouveau PPBE et contre l'avenir proche que vous réservez au développement de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.</p>
01/07/2022	10:38	PPBE Bordeaux Mérignac	<p>En tant que riverains de l'aéroport de Mérignac (directement sous le couloir aérien de la piste principale rue de Langlet à Eysines) nous tenons à vous signaler que nous sommes catégoriquement contre le nouveau plan de prévention et tenons à évoquer les points suivants: - La piste secondaire qui absorbe seulement 15% du trafic aérien (alors que le nombre de personnes concernées par les nuisances sonores est nettement inférieur) permet toutefois un délestage insuffisant mais appréciable. Nous sommes farouchement contre sa suppression qui signifierait 100% du trafic sur la piste principale donc nuisances maximum pour les riverains concernés. - Nous sommes également contre le doublement de la piste principale toujours pour les mêmes raisons ainsi que contre le développement irraisonnable annoncé pour 2030 de l'aéroport. - Nous ne pouvons plus supporter les vols de rafales qui engendrent des bruits prolongés et assourdissants au-delà des normes autorisées. La formation des pilotes d'avions militaires qui nous avait été présentée comme provisoire, n'a pas sa place sur un aéroport civil et doit se faire sur un aéroport militaire comme cela s'est toujours fait. - Le contrôle de l'aéroport doit être fait par un organisme indépendant et objectif en concertation avec les riverains concernés. - Certains aéronefs passent de plus en plus bas, ne respectant manifestement ni les normes de vitesse ni l'altitude. Lorsque nous signalons ces vols manifestement hors norme à l'aéroport, on nous écoute certes courtoisement, mais on nous explique gentiment que nous nous trompons et que tous ces atterrissages, pour nous, suspects, sont parfaitement dans les normes autorisées. Les nuisances que nous supportons tant sur le plan du bruit que sur les plans de la pollution et du danger potentiel, nous conduisent à nous élever vivement contre le projet proposé par le nouveau PPBE et contre l'avenir proche que vous réservez au développement de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.</p>

01/07/2022	10:46	Prévention du bruit	<p>Bonjour et merci de votre enquête qui j'espère tiendra compte de tous les avis' 1) Je pense que actuellement nous sommes dans une volonté de développement économique de l'aéroport sans respect des regles en vigueurs. L'avis des riverains n'est pas pris en compte et surtout toutes les déviations ne sont pas prises en compte. C'est a dire l'aéroport de façon régulière enfreint les règles et n'est pas contraint par des sanctions suffisantes qui l'obligerais au minimum a respecter ces règles actuelles. 2) Il y a de nombreux décollages la nuit a plus de 23 heures et des atterrissages également tres tradifs 3) Décollage vers le Haillan alors qu'il n'y a pas de vent portant - l'objectif étant de partir par le chemin le plus court pour le pilote 4) On peut avoir dans la même tranche de 10 minutes vers le Haillan des atterrissages et ensuite des décollages. Nous avons donc double nuisance sur le Haillan. 5) Il faut communiquer à tous les riverains toutes les règles applicables par boitage et donner ensuite les moyens téléphoniques de pouvoir signaler chaque infraction. Ensuite un organisme indépendant serait en charge de mesurer le type d infraction et publierait ces analyses. Ensuite cet organisme appliquerait les sanctions sur l'aéroport. 6) Il faut arrêter de subventionner les compagnies 'low cost' pour qu'elles viennent sur l'aérodrome de Bordeaux. Car c'est de l'argent public (mes impôts) qui contribuent fortement aux nuisances que je subis. Les compagnies low cost devraient payer le vraie prix du cout sur chaque vol. 7) Il faut penser a délocaliser cet aéroport vers le médoc afin de prévoir les 50/100 années futurs car a terme l'aéroport de Mérignac sera au milieu des villes.</p>
------------	-------	---------------------	--

01/07/2022	11:43	Réponse de la Chambre Syndicale du Transport Aérien	<p>Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Cependant, le transport aérien français vit actuellement une des crises les plus graves de son histoire. Il est en conséquence aujourd'hui essentiel de définir un cadre qui permette aux compagnies aériennes d'engager les investissements nécessaires à la réduction de leur empreinte sonore ainsi qu'à la transition écologique du secteur sans induire un risque sur leur pérennité. {{ ACTIONS DE TYPE S A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action S1 : Maintenir et renforcer les incitation financière au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage : } L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1er avril 2022. La CSTA soutient la finalité de cette évolution qui consiste à favoriser les avions les plus performants dans les flottes existantes. La CSTA attire néanmoins l'attention sur 2 points. D'une part, il est important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. D'autre part, le coût pour certaines compagnies pouvant évoluer de manière très significative, la CSTA recommande, concernant les écarts entre les différents niveaux de modulation de se tenir, dans un premier temps, au minimum de ce qu'exige la réglementation et de le faire évoluer progressivement dans le temps afin de permettre une transition raisonnable sur le plan financier aux transporteurs aériens. {{ ACTIONS DE TYPE P A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action P3 : Poursuivre le programme d'insonorisation des logements PGS } Les rénovations acoustiques des logements des riverains d'aéroports, financées par la TNSA, représentent un levier important de l'amélioration de l'habitat. Ces rénovations devront continuer en fonction du budget récolté par la taxe TNSA, elle-même strictement fonction du trafic aérien. {{ ACTIONS DE TYPE O A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action O1 : Améliorer les procédures et les trajectoires} L'amélioration des procédures et des trajectoires est une action souhaitable dans la mesure où celle-ci n'occasionne pas d'augmentation significative des temps de trajets et donc des émissions de CO2 plus importantes, ni ne réduisent les marges de sécurité. { Action O2 : Généraliser l'utilisation de la procédure d'approche RNP VPT en piste 05} Les travaux concernant cette procédure d'approche doivent être poursuivis et prolongés dans le cas où elle induirait une diminution des nuisances sonores ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le cas où cette procédure serait bénéfique, il faudrait dès lors qu'elle soit généralisée à toutes les compagnies. { Action O3 : Maintenir les approches en descente continue (CDO)} La CSTA soutient très largement cette mesure. Les compagnies aériennes soutiennent les sous-actions visant à réduire les nuisances à l'arrivée par la mise en œuvre de procédure de descentes continues et sont volontaires pour augmenter leurs fréquences qui réduiront à la fois les niveaux sonores et les émissions, dans la limite du respect de la sécurité aérienne. {{ ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action R1 : Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation des vols de nuit de l'aéroport. } La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » La CSTA s'inquiète de l'usage fait des études</p>
------------	-------	--	---

d'approche équilibrée ces derniers mois en France. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il n'apparaît pas justifié à la CSTA d'envisager à ce stade le lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec les principes sous-tendant l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré l'insuffisance des actions de type S, P et O. Les compagnies aériennes et la CSTA souhaitent être étroitement associées à l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. {{ ACTIONS DE TYPE A A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action A1 : Réduire le bruit sol } La CSTA salue les actions de l'aéroport sur l'électrification des parkings avions pour limiter les temps d'utilisation de l'APU. Elle tient cependant à rappeler que pour se dispenser de l'utilisation d'un APU, il est indispensable que les postes soient également équipés en air conditionné, afin de pouvoir, si besoin, chauffer ou refroidir la cabine. {{ ACTIONS DE TYPE C A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025 }} { Action C7 : Retour d'expérience sur les manquements instruits } Il conviendra dans la bonne mise en place de cette procédure d'avertir de manière très rapide les compagnies lors d'éventuels manquements afin de leur permettre de corriger immédiatement leurs erreurs. Dans le cas où les compagnies répèteraient une même erreur de procédure sans avoir été prévenues, il serait de bon ton de ne pas sanctionner financièrement plusieurs fois ces compagnies.

01/07/2022	12:05	Nuisances	Habitants de St jean d'illac depuis 30 ans nous avons vu le trafic aérien évoluer. Le problème c'est que les couloirs aériens aussi ont évolué et pas dans le bon sens. Certains avions (surtout Air France d'ailleurs,) amorce leur virage au plus près de la ville et tourne entre le collège et le sud de la ville (vu x fois sur le site flight radar). Résultat tous les riverains de cette zone subissent la pollution et le bruit. Pourquoi certains et pas d'autres ? Nous sommes entourés de champs entre le Las et Blagon alors pourquoi embêter la population qui vit dans cette zone. Nous sommes conscients qu'habiter à côté d'un aéroport implique quelques concessions mais l'aéroport devrait aussi respecter la population et ne pas toujours raisonner profit profit profit !! En espérant que l'évolution ne va pas aller dans le mauvais sens pour tous les riverains de l'aéroport et que l'on va enfin écouter et respecter les nombreux habitants des communes impactées par le trafic aérien.
01/07/2022	12:16	Nuisances sonore et pollution sur Le Vigean Eysines	Depuis plusieurs années je subi les nuisances des avions, aujourd'hui je voudrais faire entendre ma voix car cela devient trop important pour me taire. La nuisance sonore due à trafic en nette augmentation d'avion, leur basse altitude sans compter les avions de chasse qui régulièrement assourdissent littéralement les tympans. La pollution qui résulte des ce trafic dégrade non seulement notre santé mais aussi la flore et la flore, les habitats,. C'est grave, et c'est pourquoi je me permet de d'intervenir avant que des décisions soient prises et avant qu'il ne soit trop tard. Notamment comment envisager la fermeture d'un couloir aérien alors que le trafic augmente ? Il y a surement d'autres solutions ! Je ne suis qu'une habitante, je vous remercie toutefois de tenir compte de mon témoignage et de mon inquiétude sur l'avenir.
01/07/2022	12:17	Nuisances sonore et pollution sur Le Vigean Eysines	Depuis plusieurs années je subi les nuisances des avions, aujourd'hui je voudrais faire entendre ma voix car cela devient trop important pour me taire. La nuisance sonore due à trafic en nette augmentation d'avion, leur basse altitude sans compter les avions de chasse qui régulièrement assourdissent littéralement les tympans. La pollution qui résulte des ce trafic dégrade non seulement notre santé mais aussi la flore et la flore, les habitats,. C'est grave, et c'est pourquoi je me permet de d'intervenir avant que des décisions soient prises et avant qu'il ne soit trop tard. Notamment comment envisager la fermeture d'un couloir aérien alors que le trafic augmente ? Il y a surement d'autres solutions ! Je ne suis qu'une habitante, je vous remercie toutefois de tenir compte de mon témoignage et de mon inquiétude sur l'avenir.
01/07/2022	12:17	Nuisances sonore et pollution sur Le Vigean Eysines	Depuis plusieurs années je subi les nuisances des avions, aujourd'hui je voudrais faire entendre ma voix car cela devient trop important pour me taire. La nuisance sonore due à trafic en nette augmentation d'avion, leur basse altitude sans compter les avions de chasse qui régulièrement assourdissent littéralement les tympans. La pollution qui résulte des ce trafic dégrade non seulement notre santé mais aussi la flore et la flore, les habitats,. C'est grave, et c'est pourquoi je me permet de d'intervenir avant que des décisions soient prises et avant qu'il ne soit trop tard. Notamment comment envisager la fermeture d'un couloir aérien alors que le trafic augmente ? Il y a surement d'autres solutions ! Je ne suis qu'une habitante, je vous remercie toutefois de tenir compte de mon témoignage et de mon inquiétude sur l'avenir.

01/07/2022	12:28	Non prise en considération des vols de 'transformation' de pilotes étrangers sur Rafale	Bonjour, Lors de la dernière séance de la commission environnementale Le représentant de la Société Dassault a présenté les prochains programmes de vols de transformation soit 200 vols en 6 mois en 2023 pour les Croates et 200 en 2026 pour les émirats. Ce qui représente plus d'un vol par jour (un décollage et un atterrissage) pendant la moitié de l'année. l'expérience subie par Dassault lors des premiers vols -qui ne devaient pas se continuer ainsi- semble se transformer en une habitude et un état de fait. La mairie de Mérignac est muette sur cette question. Je demande à ce que les Rafales lors de ces formations soient soumis aux mêmes obligations sonores que les avions civils ou mieux qu'elles soient interdites depuis cet aéroport situé en agglomération. Sans parler des risques liés au survol de la Métropole...Il est déjà arrivé des pertes de pièces.... Cordialement
01/07/2022	12:30	Non prise en considération des vols de 'transformation' de pilotes étrangers sur Rafale	Bonjour, Lors de la dernière séance de la commission environnementale Le représentant de la Société Dassault a présenté les prochains programmes de vols de transformation soit 200 vols en 6 mois en 2023 pour les Croates et 200 en 2026 pour les émirats. Ce qui représente plus d'un vol par jour (un décollage et un atterrissage) pendant la moitié de l'année. l'expérience subie par Dassault lors des premiers vols -qui ne devaient pas se continuer ainsi- semble se transformer en une habitude et un état de fait. La mairie de Mérignac est muette sur cette question. Je demande à ce que les Rafales lors de ces formations soient soumis aux mêmes obligations sonores que les avions civils ou mieux qu'elles soient interdites depuis cet aéroport situé en agglomération. Sans parler des risques liés au survol de la Métropole...Il est déjà arrivé des pertes de pièces.... Cordialement
01/07/2022	14:35	Survol zone habitée St Médard en Jalles	J'habite en limite de Saint Médard en Jalles dans le quartier d'Issac On constate à la lecture du document que le trafic passe en moyenne au dessus de ce quartier (première carte de l'annexe 1) alors que le plan du PPBE indique que le passage pour faire un moindre bruit se situe quelques km à l'ouest de ce tracé En tant qu'ancien habitant de ce quartier on note effectivement que les avions passaient avant au dessus de la forêt mais que la tendance est de passer de plus en plus au dessus des zones habitées Il s'agit juste de dévier les avions de moins de 5 km pour que le quartier ne soit pas affecté et de respecter les trajectoires proposées au PPBE pour un moindre bruit Merci de votre attention

01/07/2022	14:51	Réponse de l'UFEX à la consultation du public sur le projet de PPBE de BOD	<p>Madame, Monsieur, L'Union Française de l'Express (UFEX) vous présente sa réponse à la consultation du public sur le projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac: [-&gt;<a href="https://www.cjoint.com/c/LGbmThJ2D7P">https://www.cjoint.com/c/LGbmThJ2D7P</a>] Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ces éléments de réponse. Bien cordialement</p> <p>Contenu de la pièce-jointe :</p> <p>Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour les années 2021-2025</p> <p>L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (BOD) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE.</p> <p>La participation de l'UFEX à la consultation vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales (I) ' </li> <li>- Apporter un éclairage sur l'importance du fret aérien pour les chaînes de valeur françaises (II) ' </li> <li>- Donner l'avis de la filière quant à certaines des mesures incluses dans le projet de PPBE (III) ' </li> <li>- Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (IV).</li> </ul> <p>I. Préambule</p> <p>Le secteur du fret express est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. En effet, les intégrateurs doivent rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri européen. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites</p> <p>Les compagnies membres de l'UFEX soutiennent pleinement la mise en œuvre de normes modernes en matière de bruit selon les dernières classifications acoustiques, en cohérence avec leurs engagements environnementaux. Elles s'efforcent d'introduire des avions plus efficaces et collaborent avec les aéroports où elles opèrent pour développer, évaluer, tester et mettre en œuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement envisageable.</p> <p>Les membres de l'UFEX cherchent à réduire le bruit par plusieurs moyens :</p> <p>1. La modernisation des flottes. Les compagnies apportent une très grande attention à la modernisation de leurs flottes, en optant pour des appareils plus silencieux et plus économes en carburant. Des efforts incontestables ont été réalisés et le projet de PPBE démontre que la part des aéronefs les moins bruyants est en constante augmentation, tant en journée que sur les aéronefs opérant de nuit, et que les performances acoustiques des aéronefs utilisés par les</p>
------------	-------	--	---

compagnies ont été améliorées.

2. Les procédures et autres améliorations opérationnelles spécifiquement destinées à réduire l’empreinte sonore. Les pilotes de nos compagnies sont, de façon continue, sensibilisés, formés et évalués aux problématiques environnementales. Ils sont tenus de respecter les procédures inscrites dans leurs manuels d’exploitation ainsi que les restrictions d’exploitation, les trajectoires (il est encore possible d’optimiser les trajectoires sur plusieurs aéroports), etc. Les membres de l’UFEX sont notamment attachés à appliquer certaines procédures opérationnelles évoquées dans le projet de PPBE telles que la descente continue et l’application du roulage N-1 à l’arrivée. Ces mesures opérationnelles de gestion des vols ont apporté des bénéfices sensibles du point de vue de l’exposition au bruit et des émissions gazeuses, en cœur de nuit.

II. Le fret aérien : un secteur structurant et essentiel.

La crise pandémique du Covid-19 a mis en lumière le rôle essentiel joué par le cargo aérien pour maintenir un minimum d’activité économique ainsi que dans la lutte contre la propagation du virus : avant-hier pour acheminer masques, équipements de test et biens de consommation, hier les vaccins, des tests et, aujourd’hui, pour permettre à l’économie française de se relancer.

Plus généralement, le transport aérien de marchandises assure 35% des exportations françaises extra-européennes en valeur, soit 3% en volume par rapport aux autres modes de transport. Le fret aérien concerne des produits et composants de faible poids mais à forte valeur unitaire et/ou dont le temps de mise en marché constitue un facteur de compétitivité central (produits pharmaceutiques, instruments de précision, équipements électriques, dispositif médical, matériel paramédical, vaccins, animaux vivants, pierres précieuses, textiles de mode, etc.). Le fret aérien est donc un vecteur de compétitivité structurant pour des marchandises à haute valeur ajoutée.

Le fret aérien express est un facilitateur pour la compétitivité des entreprises françaises à l’étranger. En Europe, plus d’une entreprise sur deux utilise l’industrie de l’express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L’industrie est le secteur le plus dépendant du transport express (voir en annexe p.8 la présentation de l’express).

Le fret aérien sort renforcé de la crise, avec de solides perspectives. Les aéroports jouent un rôle absolument critique pour la compétitivité de l’économie française et son attractivité. Il est important que les réflexions menées sur le développement des plateformes aéroportuaires tiennent compte de cette réalité économique. Maintenir les vols cargo, y compris la nuit, constitue une impérieuse nécessité pour la compétitivité française.

III. Avis de l’UFEX quant aux actions à engager pour la période 2021-2025

Mesure S1 : maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la

#### modulation des redevances d'atterrissage

L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1er avril 2022. Une table présentant la nouvelle classification versus l'ancienne devrait être portée au PPBE pour plus de clarté.

Il est important de souligner pour l'UFEX que cette nouvelle classification, qui ne différencie pas les avions dédiés au cargo des avions « passagers », entraînera des surcoûts importants pour les opérateurs de fret express. En effet, la nouvelle modulation proposée est particulièrement ambitieuse - voire punitive - pour les opérateurs de fret express. De fait, il ne semble pas opportun à l'UFEX que cette nouvelle classification fasse partie de la catégorie des mesures de type S « réduction du bruit à la source », mais plutôt de la catégorie des mesures de type R « restrictions opérationnelles ».

Il est important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas de hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

#### Mesures P1 à P3 : planification et maîtrise de l'occupation des sols

- L'UFEX encourage ces mesures de réductions du bruit à la source et la poursuite de l'observatoire des permis de construire. L'association recommande de veiller à ce que les zones en proximité du périmètre de l'aéroport soient restreintes à des constructions industrielles ou commerciales, afin de ne pas augmenter l'impact bruit sur des populations qui viendraient s'y installer ultérieurement.

Ainsi, il est à noter que les communes les plus impactées par un niveau de bruit supérieur à 55 Lden et supérieur à 50 Ln autour d'ABM sont Eysines et Le Haillan (3.1

- État des lieux des territoires impactés par les bruits cartographiés, page 29). Or, ces mêmes communes ont vu leur population augmenter de respectivement 27% entre 2006 et 2019 et de 35% entre 2006 et 2018-2019. Dès lors, l'argument avancé dans le PPBE selon lequel la population exposée à plus de 50 dB la nuit a augmenté en raison pour partie d'une hausse des vols commerciaux (3.1.4 – comparaison entre la situation à court terme et la situation de long terme. Identification des problèmes et des situations à améliorer, page 35) mérite d'être commenté.

- De même, le projet de modification de Plan d'Exposition au Bruit devra tenir compte de ces mouvements de populations.

#### Mesure O1 – O3 : améliorer les procédures et les trajectoires – maintenir les approches en descente continue (CDO)

Au même titre que la mesure O2 le prévoit, l'UFEX souhaite que les personnels navigants et experts des Compagnies aériennes soient associés et consultés dans le cadre de ces mesures.

#### Mesure A1 : réduire le bruit au sol

L'UFEX félicite la généralisation des convertisseurs 400HZ pour limiter le bruit au sol, l'association recommande que ces convertisseurs soient également installés sur les postes avions au large, dédiés aux opérateurs cargo.

#### IV. Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles

Les membres de l'UFEX réitèrent vivement leur inquiétude quant à l'usage qui est fait des études d'approche équilibrée en France. Le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à un certain nombre de critères.

En effet, les restrictions d'exploitation ne doivent être introduites que dans un aéroport où (i) un problème de bruit a été identifié et (ii) seulement en dernier recours, une fois que toutes les autres mesures possibles ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité.

Alors que celles-ci doivent permettre d'identifier les meilleures solutions pour atténuer les nuisances sonores, nous regrettons que cet outil soit utilisé comme un premier pas mécanique en direction de restrictions d'exploitation.

Le projet de PPBE de BOD prévoit (mesure R1) « une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) (...) pour évaluer l'impact de restrictions d'exploitation visant à répondre aux enjeux posés par ces vols de nuit sur l'aéroport, en prenant en compte les facteurs environnementaux, sociaux et économiques ». L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations.

Or :

- D'une part, le postulat évoqué sous P1-P3 selon lequel « L'évolution du trafic commercial sur des créneaux nocturnes a conduit à une augmentation de la population impactée par le bruit pendant cette période, comme le font apparaître les cartes stratégiques de bruit court terme de 2019 » reste discutable, dès lors que les populations des communes couvertes par le PEB actuel ont elles-mêmes augmentées jusqu'en 2019 '.

- D'autre part, comme indiqué sous 4.2.3 – Objectifs et évaluation des impacts des actions à engager pour la période 2021-2025, notamment pour la réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites, page 62 : « Il demeure néanmoins difficile d'évaluer précisément les bénéfices attendus de chaque mesure en amont de leur mise en œuvre » .. autrement dit, le fruit des mesures envisagées dans le cadre du PPBE 2021-2025 n'étant mesurable qu'après 2025, il apparaît peu opportun à l'UFEX de lancer une étude d'impact, dite d'approche équilibrée, dès 2022.

Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il nous apparaît donc prématurée que l'État envisage une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac à l'horizon 2022. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec le principe précité de l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré

l'insuffisance des actions de type S, P et O.

Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS.

Qu'est-ce que l'express ?

L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale.

Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique

Quelles sont les principales caractéristiques transport express ?

-Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois.

-L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché.

Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ?

Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité.

L'industrie du transport express en chiffres\*

-L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express.

-La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En France, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros.

- La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express.

Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express.

Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express.

Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants).

20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation.

Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.

01/07/2022	15:04	Nuisances sonores	Vols de low cost à prix dérisoire , bruits diurnes et nocturnes insupportables de par leur fréquence parfois avions toutes les 2a 3minutes d'intervalle .Impacts non mesurés sur notre santé ( trouble du sommeil avec toutes les conséquences connues), troubles visuels et auditifs, troubles respiratoires, troubles cardio vasculaires,.Nous pouvons parler de MALTRAITANCE connue et niée vis à vis d'une population qui subit des préjudices (sanitaire et financier avec dévalorisation de nos biens) tout à fait quantifiable et cela depuis des années à un rythme croissant sans aucune contrepartie. Face à une indifférence criminelle et une déshumanisation adroite la vie de nombreux Eysinais est devenue un enfer : réveil nocturne,nuit écourtée, obligation de garder les fenêtres closes, impossibilité de déjeuner dans le jardin,avions qui dévient régulièrement du couloir, sans parler des retombées très polluantes du kérosène.A l'heure où l'on demande aux citoyens des efforts face aux changements climatiques je suis surprise que les avions ne soient pas contrôlés et comptabilisés comme il se doit Nous sommes arrivés à une situation insoutenable ( et je parle pas des avions militaires ' un roman d'horreur à eux seuls ) . Nous existons et avons le droit de vivre décemment
01/07/2022	15:05	Nuisances sonores	Vols de low cost à prix dérisoire , bruits diurnes et nocturnes insupportables de par leur fréquence parfois avions toutes les 2a 3minutes d'intervalle .Impacts non mesurés sur notre santé ( trouble du sommeil avec toutes les conséquences connues), troubles visuels et auditifs, troubles respiratoires, troubles cardio vasculaires,.Nous pouvons parler de MALTRAITANCE connue et niée vis à vis d'une population qui subit des préjudices (sanitaire et financier avec dévalorisation de nos biens) tout à fait quantifiable et cela depuis des années à un rythme croissant sans aucune contrepartie. Face à une indifférence criminelle et une déshumanisation adroite la vie de nombreux Eysinais est devenue un enfer : réveil nocturne,nuit écourtée, obligation de garder les fenêtres closes, impossibilité de déjeuner dans le jardin,avions qui dévient régulièrement du couloir, sans parler des retombées très polluantes du kérosène.A l'heure où l'on demande aux citoyens des efforts face aux changements climatiques je suis surprise que les avions ne soient pas contrôlés et comptabilisés comme il se doit Nous sommes arrivés à une situation insoutenable ( et je parle pas des avions militaires ' un roman d'horreur à eux seuls ) . Nous existons et avons le droit de vivre décemment
01/07/2022	15:32	Survols préjudiciables des zones naturelles	J'ai constaté de nombreux survols de la coulée verte Pessac/Mérignac au mois de mars 2022. Plus précisément, des survols du secteur de la rue de la Princesse, en plein coeur de cette même coulée verte. Les vols étant très matinaux ou tardifs. J'ai constaté que les avions faisaient un 1/4 de tour sec à droite suite à leur décollage et survolaient ainsi la zone habituellement préservée. Cela a créé des nuisances très importantes, à la fois pour les riverains, mais aussi pour la faune (de nombreux vols d'oiseaux apeurés par ces perturbations en plein printemps), pour les autres animaux de la forêt mais aussi ceux du zoo de Pessac et des fermes voisines (Tartifume notamment). Ils conviendrait à l'avenir de suivre strictement les plans de vols et de survoler de préférence des zones déjà perturbées, comme l'autoroute A63 et la voie ferrée Bordeaux/Arcachon. Aussi, pour ce qui concerne les riverains, ce secteur ne fait l'objet d'aucune mesure de protection dans le cadre du PGS. Merci d'en prendre bonne note.

01/07/2022	15:39	Avis de l'Association des Riverains du Parc du Château à Mérignac (ARPCM)	<p>L'Association des Riverains du Parc du Château à Mérignac, qui vient d'être créée et résulte de la fusion de l'Association L'Hermitage de Féau et de l'Association du Lotissement du Parc Mérignac Résidence, a notamment pour objet de préserver, dans la zone pavillonnaire située dans et autour du Parc du Château, la qualité de l'environnement au sens de l'article L.141-1 du code de l'environnement. A ce titre, elle se sent particulièrement concernée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. L'association regrette tout d'abord de n'avoir eu connaissance que très tardivement de l'ouverture de l'enquête publique concernant ce plan. Ce n'est finalement que la veille de la clôture de cette enquête que la presse locale lui a consacré un article important. Ensuite, elle ne comprend pas pourquoi, contrairement à ce qui se fait régulièrement dans les outils de participation en ligne, les nombreux avis ou commentaires émis ne sont pas disponibles pour les utilisateurs du site. Enfin, n'ayant pas eu le temps de procéder à un examen exhaustif des documents soumis à l'enquête publique, elle souhaite essentiellement appeler l'attention sur trois anomalies qui lui semblent particulièrement choquantes : - d'une part, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le seul des 11 principaux aéroports français qui ne connaît aucune restriction réglementaire pour les vols de nuit - d'autre part, la question de l'éventuelle suppression de la piste secondaire de l'aéroport, qui a pourtant donné lieu à de vives réactions locales, ne semble même pas abordée dans le projet de PPBE - enfin, alors que le secteur est de plus en plus touché par les nuisances émanant des vols de 'transformation' sur Rafale des pilotes étrangers, dont la programmation prévue pour les années à venir est en augmentation, il est anormal que ces vols ne soient pas soumis aux mêmes obligations sonores que les avions civils. Président de l'ARPCM</p>
01/07/2022	17:15	Contribution du groupe politique Ecologie et Solidarité de Bordeaux Métropole et du groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine	<p>Le groupe politique Ecologie et Solidarité de Bordeaux Métropole ainsi que le groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine souhaitent apporter sa contribution au plan de prévention Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) comme le permet l'article R.572-9 du code de l'environnement. Un rapport réalisé par le Conseil national du bruit et l'Agence de la transition écologique (Ademe) donne la mesure de l'impact du bruit sur notre société. Selon ce document, le « coût social du bruit » en France est de 155,7 milliards d'euros annuels. Une somme nettement supérieure à ce que coûte la pollution atmosphérique, plus de 100 milliards d'euros (selon un rapport sénatorial de 2015). Le bruit est ainsi responsable de la perte, uniquement en France, de 950 000 années de vie en bonne santé. 25 millions de Français et de Françaises sont exposés à des niveaux sonores nocifs. 68 % des dommages sont induits par le bruit des transports (voiture / aérien / ferroviaire). C'est alors que la question de la pollution sonore des aérodromes s'inscrit dans une problématique plus large qui relève de savoir quelle aviation souhaitons-nous dans les prochaines années et prochaines décennies. Nous ne pouvons plus rester dans l'inaction et dans l'immobilisme face aux enjeux climatiques et sociaux que notre société doit relever. En tant que mouvement politique nous lisons et nous écoutons les scientifiques. Et comme nous avons confiance dans la science nous ne pouvons que constater qu'il y a consensus chez les scientifiques du monde entier pour dire que les grands équilibres de notre planète, qui font qu'elle est vivable, sont menacés si nous ne réagissons pas très rapidement. Par ailleurs, à ce constat s'ajoute le fait que les inégalités se creusent, qu'elles soient territoriales, économiques ou sociales, et c'est une véritable bombe à fragmentation pour notre cohésion sociale. Cela se retrouve notamment avec les expositions au bruit des plus fragiles qui vivent généralement dans des logements mal isolés et beaucoup plus vulnérables aux altérations sonores</p>

extérieures. C'est avec ces enjeux à l'esprit que nous construisons nos positions sur ces sujets. Si la question de l'adaptation de l'aéroport et de l'évolution de la technologie à la réduction du bruit est inévitable et importante pour entamer un réel processus de réduction du bruit aux abords de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, ces progrès ne suffiront pas. Nous devons avoir une vision plus systémique de l'enjeu. Nous ne pouvons pas envisager une réduction du bruit dans les PPBE sans regarder les objectifs de croissance du trafic du secteur aérien. Rappelons qu'entre 2010 et 2019 le trafic aérien de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a été multiplié par deux passant de 3,6 millions à 7,7 millions de passagers par an avec des taux d'augmentation pouvant atteindre 12% par an. En conséquence et nous le savons, pour diminuer les nuisances sonores pour les habitants, une seule solution, la réduction du trafic. Cette réduction du trafic permet également d'atteindre un autre objectif pour notre territoire, qui est celui de la neutralité carbone en 2050 comme demandé par les Accords de Paris de 2015. Les conséquences pour le climat sont incommensurables : l'aviation et le fret aérien sont responsables de 12% de l'empreinte carbone de notre territoire métropolitain. De plus, toutes les études convergent pour dire que même en relevant tous les lourds paris technologiques, le trafic aérien mondial doit réduire pour tenir les engagements de l'Accord de Paris. Dans le même temps, si nous considérons que d'autres pays du monde méritent d'avoir un essor un peu plus important de leur aviation pour se développer, alors il est induit que les pays déjà développés industriellement, dont la France, doivent réduire leur nombre de vol. Il relève d'une question de solidarité internationale. En maintenant, ou pire, en accroissant notre trafic, nous condamnons ces pays à ne pas développer leur mobilité longue distance ou à la développer en accélérant l'emballement climatique dont ils sont les premières victimes. Par ailleurs, l'actualité nous rattrape très rapidement puisque depuis ce week-end, les responsables des grands groupes de l'énergie et du pétrole, tels que EDF, Total Energie ou encore Engie, nous expliquent qu'il est primordial de réduire la consommation d'énergies fossiles au risque d'avoir un problème d'approvisionnement d'ici quelques mois pour des besoins essentiels (se chauffer, assurer la continuité du service public etc.). Nous allons devoir faire des choix et la réduction du trafic aérien en est un. Enfin, il est de notre devoir de proposer une politique de réduction des pollutions sonores et atmosphériques en cohérence avec les politiques métropolitaines qui vont être mises en place. En outre, il est régulièrement porté comme raisonnement le fait que le développement du trafic aérien répond à la logique inéluctable de l'attractivité économique. Il nous semble cependant que cette réflexion soit très éloignée des objectifs d'amélioration de la santé, de limitation des nuisances sonores et de garantie d'une qualité de vie saine pour les habitants concernés. Nous répétons que le développement exponentiel du trafic aérien, de nuit comme de jour, qui profite avant tout aux compagnies à bas coût pour des motifs de dumping social et salarial, est incompatible avec nos objectifs métropolitains en faveur du climat et doit être restreint au nécessaire. D'ailleurs, cette pollution acoustique de nuit est majoritairement le fait des avions des compagnies low-cost qui, à la haute saison estivale, atterrissent régulièrement en pleine nuit. Tous les aéroports français ont pourtant déjà pris de telles mesures de restrictions, voire ont supprimé les mouvements d'avion entre 22h et 6h. Alors même que 74% du trafic de nuit se fait avant minuit, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac reste le seul où ces vols représentent 5,8% du trafic en 2021. Les chiffres sont marquants puisque selon le PPBE, 1 031 riverains de Bordeaux-Mérignac sont exposés à un niveau Ln (nocturne) de bruit aérien supérieur à 50 dB(A), dont 225 « sont potentiellement affectées par de fortes perturbations du sommeil au sens de la directive européenne ». Nous devons agir et nous souhaitons l'interruption de

ces mouvements entre 23 heures et 6 heures du matin. Tout ceci devra également se conjuguer avec une réflexion importante sur les essais des rafales qui s'ajoutent par période au trafic aérien et qui intensifie la pollution sonore autour de l'aéroport. Concernant la controverse autour de la fermeture de la piste sécante, qui représente 15% des mouvements jours, il est important de rappeler que cela entraînerait un report sur la piste principale avec comme principale conséquence l'augmentation du nombre de vols sur le couloir aérien qui lui est lié et ainsi une augmentation des nuisances pour les habitants. Cependant, au vu de la croissance actuelle du trafic aérien sur l'aéroport de Bordeaux Mérignac, le report de trafic sur la piste principale lié la fermeture de la piste sécante correspond à seulement deux années de croissance du trafic sur la piste principale. C'est cette croissance infinie que nous devons désormais réguler si nous souhaitons diminuer les nuisances subies par les riverains. D'autant plus qu'il est désormais évoqué une cible de 16 millions de passagers d'ici 2035. D'autre part, la fermeture de la piste sécante ne doit pas être un prétexte à la réalisation d'une piste parallèle permettant l'atterrissage et le décollage simultané d'un nombre d'avions toujours plus élevé. Nous souhaitons rappeler que cette question de la piste sécante représente un faux débat au vu des urgences climatiques et acoustiques. Seule la diminution du trafic aérien pourra donner lieu à une résolution de tous les problèmes que nous rencontrons actuellement. L'ensemble de ces pollutions et plus particulièrement celles liées aux bruits ont un impact grave sur la santé de nos populations. En France, la dépréciation immobilière liée aux nuisances sonores (plus de 45 décibels) représente une baisse de 109 millions d'euros sur 5,2 milliards de transactions impactées par le bruit aérien, estime l'Ademe, dans son étude sur Le coût social du bruit en France (juillet 2021). Il est urgent que ce nouveau plan soit mis à jour puisqu'il est constaté que le nombre de victimes de nuisances a fortement progressé. Actuellement, 5 444 habitants sont exposés à un niveau de bruit aérien supérieur à 55 dB, soit 1 713 de plus qu'en 2006, parmi lesquels 1 709 sont potentiellement affectés par une forte gêne au sens de la directive européenne. D'autant que l'aéroport de Bordeaux Mérignac se trouve à proximité de plusieurs quartiers et notamment un quartier politique de la ville et un autre quartier de veille. Ces deux quartiers subissent toutes les nuisances de proximité de l'aéroport dont le bruit et la pollution de l'air. Nous ne pouvons plus concevoir une augmentation du trafic sans faire fi des habitants qui y vivent. La construction du collège à Beutre nous engage à réviser les perspectives d'évolutions de l'aéroport au regard des évolution démographiques et urbanistiques autour de ce dernier. Pour conclure, le groupe Ecologie et Solidarité de Bordeaux Métropole et le groupe écologiste, solidaire et citoyen de la Région Nouvelle-Aquitaine soutiennent la nécessité urgente de réduction du trafic aérien dans le but de réduire les pollutions sonores comme les pollutions atmosphériques. Les solutions technologiques ne suffiront pas. La révolution par l'innovation qui nous est promise est un mirage. Pour des villes apaisées et des citoyens en bonne santé, le choix de la réduction du trafic s'impose. Groupe Ecologie et Solidarité - Bordeaux Métropole Groupe écologiste, solidaire et citoyen - Région Nouvelle-Aquitaine

- Ce projet ne prend pas en compte l'avenir de la piste sécante. - Aucun vote pour Eysines, une des communes les plus affectées par les nuisances sonores et la pollution (tandis que Mérignac, bien moins touchée bénéficie de 4 votants pour les associations) - Ce plan a été élaboré par la DGACSO et non par un organisme indépendant, ce qui est contraire à la décision du Conseil d'État au vu de tout ceci, je donne un avis négatif

01/07/2022

17:55

Avis Négatif sur  
PPBE

01/07/2022	18:25	nuisances sonores aéroport Mérignac	habitant à Pessac centre depuis plus de 30 ans, je constate une augmentation importante de l'utilisation de la piste secondaire de l'aéroport et donc une augmentation des nuisances sonores. Autrefois la piste était active principalement en été. Actuellement elle est de plus en plus utilisée non seulement en été mais aussi le restant de l'année. Serait-il possible de revenir à une utilisation occasionnelle l'été, ou mieux, ne pas l'utiliser ?
01/07/2022	20:01	CONTRE LE PROJET DE PPBE DE BORDEAUX- MERIGNAC	<p>Ce projet n'a pas lieu d'être établi ainsi: le Conseil d'État a donné 6 mois, et le terme s'approche, pour qu'un organisme indépendant prenne ce dossier en main' il ne veut aucune des structures actuelles liées à l'aéronautique ou entrant dans le capital de la plateforme tels que: DGAC et consorts (nommés par l'État), ACNUSA (nommés par l'État), Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, actionnaires de l'aéroport, Métropole, Mairies riveraines etc.. qui peuvent se situer en position de 'juge et parti' à leur profit, en particulier Mérignac. L'aspect médical de ces nuisances n'est pas abordé de façon sérieuse voire pas abordé du tout. Les sonomètres sont installés à 6 mètres de hauteur dans des lieux dégagés, ils ne mesurent pas le niveau acoustique perçu par nos oreilles à 1,5 mètre du sol en milieu urbain. L'ACNUSA, en réponse à notre question, avait affirmé en CCE qu'il n'était pas possible de fournir les mesures de bruit avec le Lden comme unité, pourtant cela existe à Roissy depuis 2003 en complément des valeurs instantanées' comment savoir si nos niveaux acoustiques (à 6 m) sont acceptables sur une carte du PEB ou une carte du PGS? Pratiquement la plateforme de Mérignac ignore déjà les directions de vent pour les atterrissages et les décollages' la Rose Moyenne des Vents sur 20 ans et celle de 2020 publiées par Météo-France indiquent qu'il y a un favoritisme très net des instances aéroportuaires pour utiliser à 85% la piste 05-23: cela n'est pas normal. D'autre part, les décollages sur la 11-29 évitent les communes de Pessac et de Martignas par un virage dès le décollage limitant ainsi fortement les nuisances sonores. Les compagnies Low-Cost d'autre part, avec leurs vol de nuit programmés plusieurs mois à l'avance ont le culot de dire qu'il s'agit de 'retards': ce mensonge a été dit en public par l'une d'entre-elles' il vous suffit de consulter sur le site de l'aéroport les horaires des arrivées des semaines ou mois à venir. Bientôt si cela continue ainsi, ces compagnies feront la loi à l'aéroport. Il semblerait aussi qu'il y ait peu de manquements aux bonnes procédures sur cette plate-forme: pourquoi Bordeaux est-il en dehors de ce qui se fait ailleurs? Il convient d'arrêter ce flou artistique à tous les niveaux sur cette plateforme et il convient d'appliquer ce que le Conseil d'État demande (il ne reste que 2-3 mois ...). Pourquoi cette étude n'est-elle pas disponible en Mairie car beaucoup de personnes âgées et concernées n'ont pas les moyens d'y répondre ?!</p>
01/07/2022	20:23	Biais d'information	Bonjour, Après avoir examiné les cartes de bruit, je suis étonné que le quartier monballon 2 à Pessac soit hors du périmètre de nuisance. Aucune trajectoire ne semble le survoler. La carte est basée sur la trajectoire d'atterrissage sur la piste sécante après survol de Talence et Pessac. Pour preuve le positionnement du capteur au dessus du Burck (source outil aerovision). Pourtant sur cette piste tous les décollages vers Pessac virent à droite pour éviter Pessac centre et de ce fait survolent le quartier et le parc du Bourgailh en pleine accélération hors d'atteinte du capteur du Burck. Une mise à jour des cartes et la mise en place d'un capteur de bruit au niveau du bassin d'orage du Bourgailh participeraient à la transparence de l'information concernant le plan de nuisance.

01/07/2022	20:24	Biais d'information	Bonjour, Après avoir examiné les cartes de bruit, je suis étonné que le quartier monballon 2 à Pessac soit hors du périmètre de nuisance. Aucune trajectoire ne semble le survoler. La carte est basée sur la trajectoire d'atterrissage sur la piste sécante après survol de Talence et Pessac. Pour preuve le positionnement du capteur au dessus du Burck (source outil aerovosion). Pourtant sur cette piste tous les décollages vers Pessac virent à droite pour éviter Pessac centre et de ce fait survolent le quartier et le parc du Bourgailh en pleine accélération hors d'atteinte du capteur du Burck. Une mise à jour des cartes et la mise en place d'un capteur de bruit au niveau du bassin d'orage du Bourgailh participeraient à la transparence de l'information concernant le plan de nuisance.
01/07/2022	20:24	Biais d'information.	Bonjour, Après avoir examiné les cartes de bruit, je suis étonné que le quartier monballon 2 à Pessac soit hors du périmètre de nuisance. Aucune trajectoire ne semble le survoler. La carte est basée sur la trajectoire d'atterrissage sur la piste sécante après survol de Talence et Pessac. Pour preuve le positionnement du capteur au dessus du Burck (source outil aerovosion). Pourtant sur cette piste tous les décollages vers Pessac virent à droite pour éviter Pessac centre et de ce fait survolent le quartier et le parc du Bourgailh en pleine accélération hors d'atteinte du capteur du Burck. Une mise à jour des cartes et la mise en place d'un capteur de bruit au niveau du bassin d'orage du Bourgailh participeraient à la transparence de l'information concernant le plan de nuisance.
01/07/2022	21:26	conservation de la piste sécante actuelle	Je suis en total en accord avec le courrier de mon fils, envoyé le 28/06/2022 concernant cette consultation. Surtout après la réunion publique du 02/06/2022 à Eysines organisée par l'association Sauvons le Bourg. Nous habitons sur la commune du Haillan en limite de commune avec Eysines. Je souhaite que soit conservée la piste sécante actuelle afin de limiter les nuisances que nous subissons déjà. Je ne souhaite pas de nouvelles pistes qui aggraveraient les nuisances sonores et la pollution.
01/07/2022	22:56	Halte aux nuisances des vols militaires en centre ville	La formation par Dassault de pilotes étrangers sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac constitue une nuisance nouvelle et inadmissible pour les habitants de Bordeaux et des communes avoisinantes. Le niveau sonore de ces vols est sans commune mesure avec le trafic habituel. L'activité de la BA106 est interrompue depuis plus de 10 ans, et ce phénomène nouveau ne doit pas durer. Au-delà du bruit insupportable, Dassault doit avoir recours à des bases militaires et cesser de menacer la population par la formation pilote sur des avions de guerre au dessus des écoles et habitations de Bordeaux.
02/07/2022	09:48	BRUIT PASSAGES AVIONS SUR MERIGNAC	Habitant Mérignac Capeyron depuis 14 ans, nous avons constaté l'accélération des nuisances sonores depuis 2 ans environ. Même si la trajectoire proche de notre quartier n'est pas utilisée de manière quotidienne, nous sommes de plus en plus souvent, et sur une période assez longue (semaines), dérangés par les vols croissants de décollage qui peuvent parfois se succéder à 5 mn d'intervalle, notamment le matin (dès 7 heures), aux alentours de midi, l'après-midi voire le soir. Nous nous en sommes d'ailleurs inquiétés auprès de l'aéroport de Mérignac aux alentours du mois de mars 2022

02/07/2022	09:49	BRUIT PASSAGES AVIONS SUR MERIGNAC	Habitant Mérignac Capeyron depuis 14 ans, nous avons constaté l'accélération des nuisances sonores depuis 2 ans environ. Même si la trajectoire proche de notre quartier n'est pas utilisée de manière quotidienne, nous sommes de plus en plus souvent, et sur une période assez longue (semaines), dérangés par les vols croissants de décollage qui peuvent parfois se succéder à 5 mn d'intervalle, notamment le matin (dès 7 heures), aux alentours de midi, l'après-midi voire le soir. Nous nous en sommes d'ailleurs inquiétés auprès de l'aéroport de Mérignac aux alentours du mois de mars 2022
02/07/2022	09:50	BRUIT PASSAGES AVIONS SUR MERIGNAC	Habitant Mérignac Capeyron depuis 14 ans, nous avons constaté l'accélération des nuisances sonores depuis 2 ans environ. Même si la trajectoire proche de notre quartier n'est pas utilisée de manière quotidienne, nous sommes de plus en plus souvent, et sur une période assez longue (semaines), dérangés par les vols croissants de décollage qui peuvent parfois se succéder à 5 mn d'intervalle, notamment le matin (dès 7 heures), aux alentours de midi, l'après-midi voire le soir. Nous nous en sommes d'ailleurs inquiétés auprès de l'aéroport de Mérignac aux alentours du mois de mars 2022
02/07/2022	12:51	Incidence piste sécante sur les atterrissages et décollages	A la suite de l'étude présentée, les nuisances sur l'axe d'atterrissage de la piste sécante qui survolent les communes de Pessac et Mérignac ne semblent pas considérées. Habitant rue Jean Baptiste Charcot à Mérignac, et travaillant avenue de l'Europe, je souhaite vous faire part de l'impact très important de ces nuisances sur les riverains, aussi bien sur l'aspect diurne que nocturne. Espérant être considéré, comme mes voisins. Sincères salutations
02/07/2022	13:39	Avis PPBE	Je vote contre ce plan qui ne tiens pas compte des vols de nuit, qui est réalisé par un organisme non indépendant et qui ne tient pas compte de l'augmentation des nuisances pour la population suite à la fermeture de la piste sécante. Nous ne sommes pas sur le couloir aérien et nous sommes de plus en plus impactés et cela ne dépend pas de notre propre perception. Cela est objectif et mesurable avec un relevé Décibels sur plusieurs années. Nous sommes arrivés à Eysines en 2017.
02/07/2022	14:28	PPBE : graves risques pour la santé	Ce plan de prévention ne peut pas être adopté en l'état. En totale contradiction avec ses objectifs de protection de la population, il prévoit de multiplier par deux le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit ayant de graves effets néfastes sur la santé. L'étude Débat citée par ce même PPBE indique notamment une hausse de 25% du risque d'infarctus du myocarde pour les populations exposées à ces niveaux de bruit.

02/07/2022	16:11	Contribution groupe Médoc Europe Écologie Les Verts	<p>Madame, Monsieur, Nous remercions le ministère de la Transition écologique de soumettre à une consultation publique le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. En préliminaire, {{il nous paraît nécessaire de souligner le non respect du suivi régulier du PPBE}}. En effet, dans la note de la consultation du public, il est précisé que la réglementation prévoit une publication du PPBE tous les 5 ans, voir avant en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés. Or, le dernier PPBE approuvé remonte à 2009 comme indiqué dans le projet de PPBE page 4. Il date donc de 13 ans. La durée de 5 ans n'est donc pas respectée. Il en est de même du critère demandant à le mettre à jour AVANT la durée de 5 ans dans le cas où il y a une évolution significative des niveaux de bruits identifiés. Or {{il y a effectivement une évolution plus que significative du fait de la multiplication par 2 du trafic passagers passant de 3,3M en 2009 à 7,7M en 2019}}. Le total des mouvements est passé de 67779 en 2014 à 84331 en 2019 soit une augmentation de presque 25 % sur 5 ans. Nous n'avons pas obtenu de données antérieures. Cette absence de données est également présente dans le projet puisque les statistiques présentes dans les pages 19 et 20 sont basées sur les 5 dernières années pré-covid. Ce rapport est donc incomplet dans son analyse puisqu'il ne permet pas d'obtenir l'évolution du trafic sur l'intégralité de la période depuis le dernier PPBE. Cette évolution significative du niveau du bruit se retrouve dans les simulations notamment à la page 82 Figure 2 Superposition Ln CSB SR2019/2006 où ressortent visuellement essentiellement pour la population située au nord de l'aéroport (Le Haillan, Eysines et même Blanquefort qui n'est pas représenté sur les cartes) un doublement en surface de l'exposition au bruit et presque un triplement en volume sonore (dB qui passe de 50 à 55 ou de 55 à 60) étant entendu que +3dB correspond à un doublement du volume sonore. Ce non respect de la réglementation est préjudiciable au maintien en alerte des parties prenantes, induisant une perte d'expertise de ces mêmes parties. {{Cela est également de nature à créer un climat d'impunité pour les acteurs ne respectant pas les règles du PPBE et finalement donne le sentiment pour ces mêmes acteurs que le PPBE est un texte sans importance}}. Parmi ces acteurs peu scrupuleux du respect du PPBE en place il faut citer bien évidemment le gestionnaire de l'aéroport de Mérignac qui n'assure aucun suivi des niveaux d'émissions sonores par exemple en mettant en place un observatoire avec les parties prenantes dont les premiers impactés, à savoir les riverains. Pour rester sur la forme du rapport, il est à souligner {{le manque criant de données statistiques sur les relevés des émissions sonores réellement mesurées}}. En effet, le rapport inclut uniquement des simulations par modélisation de l'exposition au bruit. Il est à souligner {{l'utilisation du conditionnel à l'avant dernier paragraphe de la page 33 concernant l'exposition du Bruit des communes et la seule occurrence d'une référence à la commune de Blanquefort et de 3 occurrences pour la commune de Bruges alors que ces 2 villes subissent des niveaux d'expositions réels au-delà des 40 dB voir même 50 dB lors des décollages en 05.}} Toujours sur la forme du rapport, il est indispensable de comparer la situation de l'aéroport de Mérignac avec les autres aéroports provinciaux, voir européens. En effet, seule l'Annexe 6 à la page 95 montre un différentiel édifiant concernant l'absence de restriction nocturne entre Bordeaux et les autres aéroports français. Il est indispensable d'avoir des tableaux indiquant le nombre de personnes exposées aux différents niveaux sonores pour les différents aéroports ainsi que des cartes des autres aéroports provinciaux français, voir européens, sur le modèle de la Figure 1 « superposition Lden CSB SR 2019/2006 » page 80 chapitre 2.1 des Résultats. {{Notre première demande est donc de retoquer ce rapport en ce qu'il omet des données importantes permettant d'avoir une analyse exhaustive et qualitative précise de</p>
------------	-------	--	---

la situation actuelle et de pouvoir la mettre en balance objectivement avec les volumes de populations exposées dans les autres aéroports français et européens}}. Il doit inclure les relevés d'émissions sonores, mais également un historique de ces relevés d'émissions afin de permettre aux lecteurs et aux décideurs de prendre la mesure réelle de l'évolution importante et inacceptable de la pression sonore que subissent les riverains essentiellement de la partie située au nord est de l'aéroport (axe de percée 23). {{Notre 2ème demande est également de retoquer ce rapport}} en ce qu'il a été réalisé sous la tutelle de la DGAC rédigé en 2019, mis en veille durant la période COVID, soumis à la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome en 2022 sans subir de ré-écriture alors que 2 années se sont écoulées. Or, {{entre-temps, le conseil d'État dans sa décision du 28 octobre 2021 a annulé l'absence de soumission des plans d'exposition au bruit des aérodromes à une évaluation environnementale}} (cf. <https://www.acnusa.fr/le-conseil-detat-confirme-le-role-dautorite-environnementale-de-lacnusa-286> ). Par voie de conséquence, c'est l'ensemble de la procédure qui doit être reprise et soumise à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA). {{Sur le fond, ce que cache ce rapport est simple : l'aéroport de Mérignac est sans doute aujourd'hui le 3ème aéroport le plus proche de sa métropole de référence après Nantes et Toulouse}}. A l'inverse un aéroport comme Lyon - Saint-Exupéry est situé bien au-delà de la périphérie urbaine de sa métropole de référence. Ce fait doit ressortir et être mis en exergue afin d'orienter correctement sa politique de gestion. {{C'est une raison pour laquelle cette politique de gestion ne devrait pas être tournée vers son développement mais au contraire sur son maintien à son niveau de trafic, au mieux, à 2019 tout en recherchant à réduire son empreinte sonore pour la ramener dans des valeurs conformes à la réglementation}} (cf. 4ème paragraphe de la page 12 mentionnant l'arrêté de 2006 modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 fixant à 55 dB pour l'exposition au bruit en journée et à 50 dB pour l'exposition au bruit la nuit). Il est à rappeler à ce sujet que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a abaissé en 2018 à 45 dB le niveau sonore nuisible de jour et à 40 dB de nuit (« Bruit dû au trafic aérien » page 6 du rapport « [LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT dans la Région européenne RÉSUMÉ D'ORIENTATION->[https://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf](https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/383923/noise-guidelines-exec-sum-fre.pdf)] »). {{Concernant les préconisations, celles concernant la prise en compte des riverains ne sont pas assez fortes et restent descendantes sans faire participer à la décision les collectivités locales ET les riverains}}. Ainsi, il est préconisé en action C1 « INFORMER SUR L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE » avec notamment la publication d'un bulletin d'information. En C2, il est prévu de « RÉPONDRE AUX SOLlicitATIONS DES POPULATIONS RIVERAINES » avec notamment un guichet unique destiné à « répondre aux demandes (renseignements ou réclamations). {{Nous demandons que soit mis en place un réel observatoire du bruit où soient parties prenantes les collectivités locales et les associations de riverains}} et non pas seulement une « commission consultative » ou seules des représentants de Bordeaux Métropoles puissent siéger sans que l'ensemble des collectivités ne puissent être représentées. Il faut que cet observatoire dispose des relevés factuels de bruits par trimestre, qu'il soit à même de pouvoir relever les infractions et valider les orientations politiques de l'aéroport dans leur compatibilité avec le respect des réglementations en vigueur en matière d'exposition au bruit. Concernant les relevés sonores, si le gestionnaire de l'aéroport ne l'a pas encore fait, {{il doit mettre en place suffisamment de sondes de mesure du bruit le long et de part et d'autre des trajectoires}}, comme cela existe sur d'autres aéroports comme notre voisin Toulouse - Blagnac par exemple. {{Ces relevés sonores doivent être disponibles

en libre accès sur internet. }} Le projet de PPBE présente des cartes avec 2 pistes parallèles. {{La mise en place d'une piste parallèle à l'ouest de la piste principale actuelle entraînerait une multiplication par 4 (6 dB) de l'exposition au bruit pour les populations situées à l'ouest de l'axe de percée 23}} comme c'est le cas à l'aéroport de Toulouse Blagnac qui dispose de 2 pistes parallèles (32L et 32R) et où les atterrissages sur la piste 32L entraîne une augmentation de 6dB relevés par les sondes en place (données disponibles). Cette augmentation de l'exposition au bruit est totalement incompatible avec l'objectif de réduction de cette même exposition. Aussi, {{nous préconisons de supprimer du rapport cette possibilité tout pendant que l'ensemble de l'activité aéronautique générée par l'aéroport ne soit pas conforme aux limites réglementaires moins 6dB afin de pouvoir ensuite rester dans les valeurs limites si une piste parallèle devait être construite ultérieurement.}} {{Dans son Annexe 6, page 95, comme indiqué précédemment, le rapport met en exergue l'absence de restriction pour les activités de nuit. Nous préconisons qu'une décision rapide et efficace soit prise avec l'ensemble des parties concernées, à commencer par les riverains représentés par les associations pour interdire les mouvements (atterrissages et décollages) de nuit.}} Enfin, {{le PPBE passe complètement sous silence les autres formes de pollution générées par les aéronefs utilisant la plateforme de Bordeaux Mérignac}}. Pourtant la directive 2001/42/CE enjoint les états à évaluer non seulement les impacts sonores mais également les autres formes de pollution à commencer par la qualité de l'air et l'impact climatique avec les émissions des gaz à effet de serre comme le CO2, cf. Annexe 1 paragraphe f de la directive 2001/42/CE : «les effets notables probables sur l'environnement(1), y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, \*l'air\*, \*les facteurs climatiques\*, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs' ». Or, dans le diaporama de présentation qu'a eu à voir la commission consultative, il apparaît que {{le gestionnaire de l'aéroport prévoit une multiplication des émissions de CO2 par 2,7 entre 2025 et 2045. Cet objectif est totalement incompatible avec les accords de Paris sur le climat, le paquet de la commission européenne « Fit for 55 » qui vise à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035 et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.}} {{Pour résumer, nous affirmons que ce projet de Plan de Prévention du bruit dans l'environnement date de la décennie précédente, qu'il n'est aucun cas compatible avec la prise en compte des riverains, des habitants de la planète, des réglementations en vigueur et des engagements politiques. Aussi, nous demandons à la préfecture de ne pas approuver ce projet et de solliciter une nouvelle étude sous l'égide de l'ACNUSA.}}

02/07/2022	18:24	Trop de bruit	Bonjour, nous demeurons à Begles juste dans l'axe emprunté par les avions lorsque la piste secondaire est utilisée. Nous avons choisi ce lieu d'habitation en connaissance de cause en 2000, sachant que la piste secondaire n'était utilisée uniquement lors des nettoyages de la piste principale. À cette époque l'utilisation de la piste annexe était très occasionnelle par les avions de ligne. Or aujourd'hui, la piste annexe semble plus souvent empruntée compte tenu de l'augmentation du trafic. L'équation n'est donc plus la même et nous souscrivons à la suppression de cette piste et de manière générale à la diminution du trafic aérien qui représente une nuisance pour la planète. Cordialement
02/07/2022	19:48	Prise en compte du droit à la qualité de vie pour tous	les habitants du Haillan, Eysines, St Médard-en-jales, Martignas, St Jean d'Illac et Mérignac subissent l'augmentation croissante du trafic aérien, ces villes se situant dans l'axe où à proximité immédiate de la piste principale ( 85% du trafic). Maintenir la piste sécante évite à ces populations de subir les 15% restants. L'aéroport de Bordeaux Mérignac doit, comme les autres aéroports, être soumis à une interruption du trafic de nuit au moins sur une plage horaire Minuit / 6h00 du matin, afin de garantir le droit de repos pour tous. Stopper l'augmentation croissante du trafic' à l'heure où l'on a supprimé les navettes avec Paris-Orly, laisser les lignes low-cost se multiplier est un non sens écologique et politique. Tout habitant de la métropole de Bordeaux doit avoir les mêmes droits et pouvoir profiter d'une même qualité de vie. Aujourd'hui cela ne semble pas être le cas
02/07/2022	19:49	Prise en compte du droit à la qualité de vie pour tous	les habitants du Haillan, Eysines, St Médard-en-jales, Martignas, St Jean d'Illac et Mérignac subissent l'augmentation croissante du trafic aérien, ces villes se situant dans l'axe où à proximité immédiate de la piste principale ( 85% du trafic). Maintenir la piste sécante évite à ces populations de subir les 15% restants. L'aéroport de Bordeaux Mérignac doit, comme les autres aéroports, être soumis à une interruption du trafic de nuit au moins sur une plage horaire Minuit / 6h00 du matin, afin de garantir le droit de repos pour tous. Stopper l'augmentation croissante du trafic' à l'heure où l'on a supprimé les navettes avec Paris-Orly, laisser les lignes low-cost se multiplier est un non sens écologique et politique. Tout habitant de la métropole de Bordeaux doit avoir les mêmes droits et pouvoir profiter d'une même qualité de vie. Aujourd'hui cela ne semble pas être le cas

02/07/2022	23:06	<p>Consultation du public sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE de l'Aérodrome de Bordeaux-Mérignac</p>	<p>Préfecture de la Gironde Esplanade Charles De Gaulle 33000 BORDEAUX Eysines le 30 juin 2022, Objet : Consultation du public sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - PPBE de l'Aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Commentaires : 1- Bien-fondé personnel de mon avis : Je réside rue Guynemer à Eysines, soit au droit de la trajectoire du couloir aérien conduisant à la piste 05-23 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. 2- Rappel de mon intervention d'octobre 2000 : Alors Conseiller municipal de la ville d'Eysines, avec une équipe motivée par la situation, j'ai consulté publiquement, durant l'été 2000, les Eysinois sur leur ressenti de l'existence du couloir aérien menant à la piste 05/23. - J'ai adressé, par LRAR du 30 octobre, que je tiens à votre disposition, un rapport au Président de la Communauté Urbaine, intitulé : "PROJET DE DELOCALISATION DE L'AEROPORT DE BORDEAUX". - Concomitamment, le Président de la CUB a exposé en séance plénière un "PROJET D'AGGLOMÉRATION DE LA MÉTROPOLE BORDELAISE" dont je donne ci-dessous le passage relatif à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, et dont je souligne les points essentiels : ,/ Pour les liaisons aériennes - Renforcer les fonctions aéroportuaires internationales de l'agglomération bordelaise. Au regard de l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, la construction d'une deuxième piste pourrait être envisagée, à l'horizon 2010-2015. Il conviendra toutefois, avant toutes décisions : &gt; d'examiner l'évolution du transport, dans toutes ses composantes (personnes, marchandises, modes) afin de déterminer plusieurs scénarios (création d'un nouvel aéroport en zone non urbanisée, création d'une deuxième piste, etc...) &gt; d'engager une étude approfondie sur l'intérêt stratégique, à moyen ou long terme, de la création d'une deuxième piste, au regard, notamment des conséquences en terme de fréquentation de l'aéroport, de la mise en place du T.G.V. Quelles que soient les solutions qui seront retenues à terme, il convient, très rapidement, de tout mettre en œuvre pour réduire les nuisances sonores et les risques, liés à l'augmentation actuelle du trafic aérien et au survol des zones habitées. C'est pourquoi, un nouveau plan d'exposition au bruit, doit être engagé sans attendre, pour prendre la mesure des nuisances sonores pour les riverains et des protections phoniques ou des procédures adéquates à mettre en œuvre - Amélioration de l'accessibilité à l'aéroport (par rail, route et transports en commun) ,/ Nota : - Ce rapport démontre une nouvelle fois, s'il en été besoin, que l'État a toujours su, au moins depuis 22 ans, que l'aéroport de Bordeaux-Mérignac présentait des risques graves pour les populations de riverains des couloirs aériens. - Par ailleurs, alors que le trafic était alors de 3 millions de passagers, et que dans mon rapport je donnais les chiffres suivants de progression : 5 millions en 2010, 8 millions en 2020, 10 millions en 2025, - Sauf erreur, cette délibération est restée lettre morte sur l'étude de la "création d'un nouvel aéroport en zone non urbanisée" - Par contre la création d'une deuxième piste, et là il faut lire en parallèle de la 05/23, le sujet est toujours resté dans l'esprit des dirigeants de l'aéroport, comme cela a été à de multiples reprises déclaré puis repris par la presse locale, et notamment dernièrement. - Il faut en déduire que le projet de délocalisation que j'avais exprimé publiquement, repris le 6 novembre 2000 par le journal Sudouest, a dû apparaître surréaliste aux yeux des exploitants et de l'État, lesquels se sont empressés de ne rien dire, de ne rien faire, probablement par manque de réflexion stratégique, pour le moins, - Alors que le monde évolue chaque jour à grande vitesse, ce conservatisme excessif est grave, il est moralement condamnable, pour le moins, en regard des conséquences de cette inaction qui pèse et qui impacte quotidiennement les riverains de l'aéroport. 3- Sur la Consultation sur le PPBE de l'Aérodrome de Bordeaux-Mérignac : Pour ne pas paraître "hors sol" je précise que j'ai analysé le projet soumis à l'enquête publique : Au demeurant, il est exposé de</p>
------------	-------	--	--

“bonnes intentions”, comme c’était déjà le cas en 2008, pour montrer aux populations impactées, que l’exploitant et l’État étaient soucieux de leur tranquillité et de leur santé. En réalité, les quelques financements d’isolations, dégagés pour calmer le peuple, n’ont au bout du compte que peu d’effet à l’usage ‘ le mode de vie des riverains est toujours fortement impacté, le jour, en été surtout quand on vit plutôt dehors, le soir quand il faut monter le son du téléviseur, la nuit quand on est réveillé par les atterrissages nocturnes, et sans compter les passages des avions Rafale , que même on entendrait dans un blockhaus, 4- Rappel sur le PPBE 2008-2013 : Notamment : - Mention citée par la DGAC de 551 habitants (chiffre très sous-estimé , et très contestable,) exposés à plus de 60 dB en 2006 (soit le bruit intérieur d’une voiture roulant à 80 km/h) dont le chiffre serait alors multiplié x 7 à long terme (3875 habitants) ,” si aucune mesure préventive n’était mise en place”, - Mesures décidées, notamment : - Utilisation obligatoire de la piste principale 05-23 de nuit - Limitation de l’utilisation de la piste secondaire 11-29 A noter la rédaction peu compréhensible de la DGAC de ces préconisations, laissant à penser un choix délibéré de l’État d’abandonner la protection des riverains de la piste principale 05-23 survolant Eysines, par un soulagement volontaire des riverains de Pessac concernés par le trafic vers la piste secondaire 11-29, - Suppression des vols d’entraînement, etc, Force est de constater que les bonnes intentions (affichées) du PEB n’ont pratiquement pas été suivies d’effet pour améliorer la protection des riverains, et que la situation s’est par contre considérablement dégradée (notoirement connue, vérifiable et quantifiable). 5- Rappel sur les Résultats de la consultation du public de novembre 2008 : A- Concernant la piste 05/23 : Il y a lieu de relever les principales observations stigmatisantes pour les riverains eysinais, montrant leur grande souffrance de la situation subie : Notamment : - contre le projet (ancien, anachronique, irréalizable) de doublet de pistes parallèles et pour le maintien de la piste 11/29 (nota : 445 observations d’Eysines et du Haillan). Egalement : - expression de la réalité des nuisances, augmentation ressentie de la gêne, détérioration du cadre de vie - expression du ressenti des nuisances de la piste 05/23 - pour une utilisation accrue, pérenne, rationnelle, optimale de la piste 11/29 afin de répartir les nuisances - pour l’utilisation en priorité des pistes 23 (vers le sud-ouest) et 29 (vers l’ouest) - pour que les décollages piste 05 (vers le nord-est) redeviennent exceptionnels et imposés par de réelles contraintes météorologiques - opposition à ce projet et au trafic low cost utilisé par l’aéroport pour justifier les prévisions - etc, B- Concernant la piste 11/29 : Il y a lieu de relever les principales observations stigmatisantes pour les riverains Pessacais, remarquablement organisés dans la consultation, avec les toujours mêmes 158 signataires ne faisant qu’un seul bloc, démontrant leur totale solidarité métropolitaine, Notamment : - pour le projet de doublet de pistes parallèles et pour la suppression de la piste 11/29 (nota : 158 observations de Pessac) Egalement : - Expression de la réalité des nuisances, augmentation ressentie de la gêne, détérioration du cadre de vie - expression du ressenti des nuisances de la piste 11/29 - contre une utilisation accrue de la piste 11/29 compte tenu des zones très urbanisées de Pessac et de Talence - pour que les atterrissages piste 29 (vers l’ouest) soient effectués à une altitude plus importante - opposition à ce projet et au trafic low cost utilisé par l’aéroport pour justifier les prévisions de trafic - contestation de la politique de densification de l’urbanisation des communes soumises aux nuisances de la piste 05/23 (nota : 158 observations) - contestation de la politique de densification de l’urbanisation des communes soumises aux nuisances de la piste 11/29 (nota : aucune observation des Pessacais) - dépréciation de la valeur des biens immobiliers, problème lors de la revente - nuisances soulignées dans les jardins, sur les terrasses, à l’intérieur des habitations lorsque les fenêtres sont ouvertes pour le projet de doublet de

pistes parallèles et pour la suppression de la piste 11/29, etc, 6- Situation actuelle et perspectives : - Augmentation du trafic : - Le trafic était de 3 millions de passagers en 2000 pour se situer à près de 8 millions 20 ans plus tard, et une perspective annoncée de 16 millions en 2035. - Le nombre de mouvements s'était de 74.000 en 2016 et sera de plus de 100.000 d'ici 5 ans pour se situer probablement autour de 150.000 d'ici 2035. 7- Conséquence aéronautique : - Il est clair que la piste 05/23 ne pourra pas à elle seule absorber cette croissance exponentielle en l'état actuel du développement de l'aéroport dû pour grande part aux vols low-cost et internationaux. 8- Vols d'avions militaires : - La société Dassault ayant été chargée de traiter la formation des pilotes et des services de maintenance techniques au sol, pour les Rafales vendus à des pays tiers la présence des mouvements de ces appareils représente un accroissement considérable des nuisances sonores au-delà des 120 dB, seuil de tolérance de l'oreille humaine. 9- Conséquences sur les riverains : - Sur la santé : - Les nuisances sonores sont un fait générateur de fortes perturbations instantanées de l'audition, entraînant par leur répétition des dégradations graves pouvant aller jusqu'à la surdité pour les personnes les plus sensibles. Nota : Points de repère d'intensité sonore considérés par les analyses médicales : - Zone acceptable sans danger jusqu'à 50 dB (Conversation normale) - Zone de fatigue à partir de 70 dB (TGV - Tondeuse à gazon - Voiture) - Zone de risque à partir de 85 dB (Cris) - Zone de danger à partir de 100 dB (Marteau piqueur) - Seuil de douleur à partir de 120 dB (Avion commercial au décollage) - Eclatement de tympan à partir de 130 dB - Les nuisances chimiques sont le fait d'émissions de gaz de combustions des avions : - Génèrent des problèmes respiratoires dus au dioxyde de carbone (CO2). - Les conséquences psychiques liées à la répétition des passages d'avions, à l'anxiété, - La dégradation du sommeil et sa déstructuration par les vols de nuit. - Sur le risque accidentogène : - La grande majorité des accidents d'avion se produisent à proximité des aérodromes, ce qui n'exclut pas une plus large zone d'impact au-delà du couloir aérien. Eysines en a déjà compté 3, et le dernier en date du 21 décembre 1987 faisant 16 morts en s'écrasant à 100 m du centre aéré de la commune. 10- CONCLUSION - AVIS PERSONNEL SUR LE PROJET DE PPBE 2022 : - Comme l'enfer, ce nouveau projet de PPBE est pavé de bonnes intentions, - Sous couvert d'action de protection de l'environnement et des riverains de l'aéroport, il ne s'agit malheureusement que d'un "rideau de fumée" habilement empaqueté et bien présenté, mais qui cache la non-intention des exploitants et de l'État de prendre leurs responsabilités pour écarter réellement les nuisances quotidiennes, et les risques graves qui pèsent sur la santé et la vie des populations impactées. Ce PPBE est en trompe-l'oeil, superficiel, insuffisant, incomplet, et inadapté aux véritables enjeux de la métropole bordelaise. Cependant, dans l'immédiat, dans un premier temps dès le 1er septembre 2022 : - Il faut conserver la piste sécante 11/29, en équilibrant le trafic avec la 05/23 - Il faut interdire les vols de nuit entre 22h et 07h, sauf les vols sanitaires - Il faut bloquer le développement, voire diminuer les vols low-cost internationaux - Il faut contrôler et faire respecter les procédures, et sanctionner les contrevenants - Il faut interdire les vols d'entraînement des avions militaires dont les Rafales Dans un deuxième temps, dès le 1er janvier 2023 : engager la réflexion sur le maintien d'un aéroport urbain dans une agglomération en croissance exponentielle. , L'État ne pourra plus dire qu'il ne savait pas

<p>Contribution déposée en Préfecture</p>		<p>Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour la période 2021/2025.</p>	<p>ACNUSA - AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES  AVIS DU COLLEGE - Séance du 13 juin 2022 - N° 2022 / 19  Objet : projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour la période 2021/2025.  Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour la période 2021/2025 est soumis à consultation publique du 02 mai jusqu'au 02 juillet 2022. Après avoir pris connaissance du dossier soumis et entendu le rapport de présentation de l'équipe permanente, le collège a rendu l'avis suivant :  Vu la directive 2002/49/CE du Parlement et du Conseil Européens relatif à l'évaluation et la gestion du bruit ambiant dans l'environnement.  Vu la directive (UE) 2020/367 de la Commission modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE  Vu le règlement 2014/ 598 du Parlement et du Conseil européens relatif aux restrictions d'exploitation des aéroports pour raisons environnementale,  Vu l'article R. 572-8 du code de l'environnement. Vu l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme.  Vu les articles L 6361-7 et L 6361-8 du code des transports.  Vu les cartes stratégiques de bruit approuvés par arrêté préfectoral du 20 mai 2021  Vu la note de présentation et le projet de plan d'actions concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour la période 2021-2025 soumis à consultation publique conformément aux dispositions de l'article R.572-9 du code de l'environnement,  Vu l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement émis le 23 mars 2022,  Considérant les échéances 2008/2013/2018/2023-24/2028 fixées au niveau européen pour l'élaboration des plans d'actions des collectivités et des opérateurs des grandes infrastructures de transport visant à la réduction du bruit dans l'environnement, l'échéance 2021/2025 est non conforme. Les retards pris pour les plans d'action (appelés plans de protection du bruit dans l'environnement) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac auraient pu conduire à proposer un plan 2022/2023, fondé sur les cartes stratégiques de bruit pour 2021, de manière à permettre un recalage sur l'échéance 2024/2028.  Considérant la forte dégradation du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dont attestent les cartes stratégiques de bruit approuvées en 2021.  Considérant l'absence d'étude d'impact du plan d'actions soumis à consultation,  Considérant l'absence d'objectifs du projet de plan ou d'explicitation des résultats escomptés des actions de ce plan.  Considérant que certaines actions de ce projet de plan n'auront pas d'effet sur le bruit dans l'environnement et que certaines actions, engagées depuis plusieurs années auraient déjà dû être évaluées et généralisées (exemple : procédure d'approche RNP VPT en piste 5),   Considérant néanmoins que certaines actions essentielles pour réduire le bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux sont prévues en 2022 :  Renouvellement des flottes (amélioration des performances acoustiques) des aéronefs opérant à Bordeaux-Mérignac,</p>
---	--	---	---

Amélioration des principales procédures opérationnelles de navigation aérienne en approche et au départ de l'aéroport,

Considérant en outre que le projet de plan prévoit bien l'équipement des postes au contact par des moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale selon un calendrier conforme à la réglementation européenne,

Le collège de l'Autorité de contrôle :

1. Recommande à Mme la préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la Gironde, de n'approuver le projet de plan que pour les années 2022 et 2023 après avoir explicité les résultats attendus des actions engagées ou envisagées avant la fin de la troisième échéance.
2. Recommande également à Mme la ministre chargée de l'aviation civile de prendre acte du problème de bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux - Mérignac clairement identifié par les cartes stratégiques de bruit.
3. Recommande à Mme la ministre chargée de l'aviation civile, dans la mesure où le problème de bruit est bien identifié, d'apprécier rapidement, selon une approche réellement équilibrée, les mesures de restriction d'exploitation qui peuvent avoir le meilleur rapport cout/ efficacité :
  - Interdiction d'exploitation des aéronefs ayant un bruit certifié en approche et un bruit certifié en survol inférieurs à des seuils à préciser,
  - Obligation d'évolution des aéronefs dans des volumes de protection environnementale associés aux procédures d'approche et aux procédures de départ,
  - Restrictions horaires en cœur de nuit,
  - Obligation d'usage des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs au fur et à mesure de leur déploiement.
4. Recommande à Mme la préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la Gironde d'engager, en concertation avec toutes les parties prenantes, l'élaboration du projet de plan d'actions pour la prochaine échéance 2024/2028, en tenant compte de l'étude d'impact de la modification éventuelle du plan de composition générale de l'aéroport. La fermeture de la piste transverse, utilisée pour environ 7% des départs n'apparaît en effet envisageable que si les dispositions ont été prises préalablement pour réduire de manière très significative le bruit dans l'environnement au nord de l'aéroport.

L'avis du collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires sera transmis à Mme la préfète de région Nouvelle-Aquitaine, préfète de la Gironde, et à Mme la ministre chargée de l'aviation civile (direction générale de l'aviation civile). Il devra être visé par l'arrêté préfectoral portant approbation du plan.

<p>Contribution déposée en Préfecture</p>		<p>avis de l'ACNUSA concernant le PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac</p>	<p>ACNUSA - AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES  Paris, le 17 JUIN 2022  Objet: avis de l'ACNUSA concernant le PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac  P.J : Avis ACNUSA n°2022/19 du 13/06/2022  Madame la préfète,  Vous trouverez ci-joint l'avis du collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.  Cet avis est constitué de 4 recommandations qui devraient permettre de mieux prendre en compte et d'améliorer les conditions environnementales, sur le plan sonore, aux abords de l'aéroport que nous avons pu observer.  Cet avis devra être visé dans votre arrêté d'approbation de ce plan. L'Autorité de contrôle procèdera, en application de l'article L6361.7 du Code des Transports au contrôle du respect des engagements pris dans le cadre de ce plan.  A l'occasion de l'examen des nombreuses poursuites engagées par les agents de l'aviation civile pour non-respect des procédures de départ en piste 29, le collège de l'Autorité de contrôle a engagé une expertise dont je vous tiendrais informée sous un mois.</p> <p>Je vous prie de croire, Madame la préfète, en l'expression de ma parfaite considération.  Copie : M le président du directoire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac M le directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest</p>
---	--	---	---

<p>Contribution déposée en Préfecture</p>		<p>Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Contribution de la ville d'Eysines</p>	<p>EYSINES</p> <p>Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Contribution de la ville d'Eysines Eysines le 08/06/2022</p> <p>Les objectifs généraux qui président à l'élaboration d'un "Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement" (PPBE) sont clairement exposés dans le titre même du document, il s'agit de prévention du bruit. La procédure doit donc s'inscrire dans une logique de prévention, dont le but évident est d'identifier la réalité des nuisances supportées par les populations afin de définir et surtout de mettre en œuvre des mesures et des actions propres à les réduire.</p> <p>L'obligation, fixée par le législateur, d'établir un PPBE tous les 5 ans répond à la nécessité d'apporter des solutions adaptées à l'évolution permanente, pour diverses raisons, des nuisances sonores supportées par les habitants des territoires impactés.</p> <p>La situation actuelle résulte de 9 ans sans bilan ni modification, dans un contexte d'augmentation continue et importante du trafic qui a plus que doublé entre 2009 et 2019 (passé de 3,7 M de voyageurs à 7,7M). Le bilan est une courbe de tendance, qui compte-tenu de la gestion actuelle de l'aéroport, pourrait rapidement tendre vers 16M de voyageurs, scénario capacitaire sur lequel la direction de l'aéroport travaille. Le bilan aujourd'hui c'est aussi une progression ces dernières années des vols de nuit sans contrainte ni limite imposées.</p> <p>Dans ce contexte, nous avons l'espoir légitime d'un document volontariste prenant en compte la réalité quotidienne des nuisances et proposant des actions nouvelles de nature à réduire sensiblement, rapidement et durablement les nuisances environnementales.</p> <p>Au lieu de cela, on nous propose une nouvelle fois un catalogue de bonnes intentions sans engagements significatifs ni calendrier.</p> <p>Plus précisément, les valeurs sonores prises en considération sont toujours et encore exprimées en Lden, soit lissées sur 24 heures. Nous le savons, cette prise en compte travestit totalement la réalité des nuisances ressenties par les foyers exposés. Pour les populations concernées, la perception de la gêne sonore se manifeste au fil du temps par une suite continue et aléatoire d'émergences sonores d'intensité très forte dépassant dans la plupart des cas les valeurs maximum Lden fixées par la réglementation en vigueur.</p> <p>Les pathologies liées à ce type d'exposition aux bruits sont aujourd'hui parfaitement connues et des ouvrages, dont le sérieux ne peut être mis en doute, en ont exposé et détaillé les effets et mettent en évidence les facteurs aggravant sur de nombreux problèmes de santé.</p> <p>(Entre autres: Rapport DEBATS, ANSES Evaluation des impacts extra-auditifs des bruits environnant février 2073}</p> <p>Par soucis de concision, je ne listerai pas ici l'intégralité des 17 actions proposées, mais reviendrai plutôt succinctement sur certaines d'entre elles qui peuvent paraître à certains égards un peu dérisoires dans une démarche que l'on souhaitait plus pragmatique et plus volontariste.</p> <p>(S1) Etudier l'opportunité de révision du PPBE .. Oui après 9 ans!</p> <p>(O3) Maintenir les approches en descente continue... Pourquoi changer une mesure en application qui donne satisfaction ?</p>
---	--	--	---

(C3) Sensibiliser les contrôleurs aux enjeux environnementaux... Une évidence si cela n'a jamais été fait!  
(P3) Poursuivre le programme d'insonorisation des logements... Il n'a jamais été envisagé de sursoir à ce dispositif qui par ailleurs ne touche plus que très peu d'ayant droits.  
(O1) Améliorer les trajectoires... Déjà fait!  
(CI) Informer sur l'activité...  
(C2) Répondre aux sollicitations des populations...  
(C4) Porter à connaissance les conclusions du rapport DEBATS...  
...etc.

Toutefois, deux mesures présentes dans le tableau des propositions permettraient d'apporter des points d'amélioration rapides et concrets.

En premier lieu, les restrictions d'exploitation et prioritairement les vols de nuits. Actuellement, notre aéroport est l'un des très rares aéroports français à n'imposer ni condition ni contrainte. Hélas, la rédaction prudente de cette mesure ne laisse que peu d'espoir d'un quelconque effet dans les cinq ans à venir et dans le cadre du présent PPBE.

Cette mesure est "envisagée" et la première des conditions concerne... La prise en compte des impacts sur l'exploitation de l'aéroport!

(R1) Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation de nuit de l'aéroport

En second lieu, le prolongement du taxiway PAPA, mesure réclamée par les communes et les associations de riverains depuis de longues années. Sur ce point bien connu, il est seulement envisagé une étude dans les 5 ans à venir !

(A2) Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de piste OS

En conclusion, une attente une nouvelle fois déçue. Beaucoup de mots, peu d'actions concrètes et opérantes, un calendrier très insatisfaisant et un traitement du dossier qui vient renforcer le mécontentement croissant de nos populations qui sont par ailleurs très inquiètes de l'hypothèse inconcevable pour nous de suppression de la piste sécante.

Vous comprendrez, Madame la Préfète, que dans ces conditions et devant le refus manifeste d'engager de réelles mesures de réduction, voire de limitation des nuisances, que j'émette, au nom des Eysinaises et Eysinais impactés quotidiennement par les nuisances sonores importantes (16 000 Hbts), un avis défavorable au projet de PPBE tel qu'il nous est proposé.

Le Maire

<p>Contribution déposée en Préfecture</p>		<p>Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Contribution de la ville du Haillan</p>	<p>Le Haillan, le 20 juin 2022</p> <p>Enquête publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Contribution de la ville du Haillan</p> <p>Le PPBE tel qu'il est proposé entend « proposer de nouvelles actions mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains ». On s'attend donc à sa lecture à trouver des mesures concrètes à la fois en termes de prévention mais également en termes de résorption des nuisances sonores dans le souci d'atténuer les nuisances subies par les habitants des communes situées en périphérie de l'aéroport Bordeaux Mérignac.</p> <p>La crise COVID aura au moins eu le mérite pour ces habitants de profiter d'une accalmie sonore avec la diminution drastique du nombre de vols pendant les périodes de confinement. Accalmie de courte durée puisqu'à la restriction des déplacements a succédé une forte reprise du trafic aérien. La projection du trafic aérien prévoit une évolution de 6,8 millions de passagers en 2018 (correspondant à 80 000 mouvements annuels) à 16 millions de passagers en 2035, soit 130 000 mouvements probables, au risque d'avoir un avion toutes les 30 secondes au dessus de la tête des riverains en période estivale.</p> <p>Le plan proposé est décorrélié des attentes légitimes portées par les habitants en matière de réduction des impacts environnementaux dans les déplacements avec un modèle économique porté par l'Aéroport de Bordeaux orienté autour du développement du low-cost ' mais également en termes de santé publique car la surexposition aux bruits ne se limite pas à une sensation d'inconfort mais pose bien un véritable problème de santé publique. Beaucoup d'actions proposées relèvent de la communication et n'ont pas d'impact concret sur l'amélioration du cadre de vie.</p> <p>Par ailleurs, des mesures simples, répétées par les villes riveraines de l'aéroport depuis des années ne figurent pas dans le plan alors qu'elle permettrait une amélioration sensible de la qualité de vie de leurs habitants.</p> <p>Remarques sur les 17 actions de ce projet de PPBE 2021-2025:</p> <p>S1 - Maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage : il est impératif que les redevances soient incitatives pour contribuer à la réduction des vols nocturnes (22h/6h) en particulier.</p> <p>P1 - Étude d'opportunité de révision du Plan d'Exposition au Bruit : nous avons dépassé le stade de l'étude d'opportunité, il s'agit là d'une nécessité, le PEB actuel comme le plan de gêne sonore datent de fin 2004 !</p> <p>P2 - Analyse des statistiques des permis de construire délivrés dans le PEB : très bien, mais cela ne donne rien de concret sur la diminution des nuisances sonores et cela doit se faire en lien avec la révision du PEB. Par ailleurs, la réglementation actuelle interdit depuis plusieurs années la construction de logements sous les couloirs de bruits. Quelle sera la réelle plus-value de cette analyse ?</p> <p>P3 - Poursuivre le programme d'insonorisation des logements du PGS : le document précise qu'il reste potentiellement 117 habitations qui peuvent bénéficier de ce programme. La révision du PEB permettrait sans doute d'élargir ce périmètre. Par ailleurs, il est étonnant que cela figure comme une action spécifique alors que c'est un dispositif qui existe déjà et qui arrive même en fin puisque 768 logements ont déjà été insonorisés dans ce cadre.</p> <p>O1 - Améliorer les procédures et les trajectoires : sur les déviations de trajectoires non justifiées et génératrices de</p>
---	--	---	--

nuisances sonores, on parle encore de prévention sans vouloir aller jusqu'à la sanction. Ce problème est pourtant pointé du doigt depuis des années sans que la prévention ait porté ses fruits. Il conviendrait d'être plus directif sur ce sujet. Les procédures sont claires concernant les mesures de moindre bruit, pour autant les exemples de non-respect sont nombreux sans qu'ils soient sanctionnés ce qui n'incite pas au respect des règles.

O2 - Généraliser l'utilisation de la piste d'approche RNP VPT en piste 5

O3 - Maintenir les approches en descente continue (COO) : pas une nouveauté.

R1 - Envisager des restrictions d'exploitation sur /es vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation de nuit de l'aéroport : c'est la mesure phare de ce PPBE qui peut avoir un impact positif immédiat sur la vie des habitants exposés au bruit. Les villes du Haillan et de Eysines réclament ce type de mesures depuis des années. Les procédures que cela implique laissent présager qu'il faudra encore attendre des années avant que des mesures efficaces soient appliquées, d'autant que la fiche action ne fait mention que de la réalisation d'une étude d'impact, et non pas la mise en œuvre de restrictions.

C1 - Informer sur l'activité aéroportuaire : sans commentaire. Ce n'est pas une action nouvelle et elle n'apporte pas d'amélioration.

C2 - Répondre aux sollicitations des populations riveraines : sans commentaire. Ce n'est pas une action nouvelle et elle n'apporte pas d'amélioration concrète dans le ressenti.

C3 - Sensibiliser les contrôleurs aux enjeux environnementaux : cela devrait faire partie de leur formation initiale !

C4 - Suivre et porter à connaissance les résultats de l'étude DEBATS : au-delà d'une simple information sur les résultats de l'étude DEBATS, il faudrait une intégration de ces résultats dans les réflexions menées sur le sujet des nuisances sonores. Avec 10 ans de recul et d'analyse, cette étude a d'ores et déjà fournit des données essentielles : la surexposition au bruit fait exploser les maladies cardiovasculaires avec, pour chaque augmentation de 10dB, un surcroît de mortalité évalué à 18% et allant jusqu'à 28% pour l'infarctus du myocarde. C'est l'espérance de vie, rien que ça, qui est menacée avec en première ligne les populations riveraines des aéroports qui cumulent les nuisances sonores de toutes origines. L'ADEME évalue à 134 milliards d'euros annuels le coût des dépenses de santé liées aux nuisances sonores.

CS - Établir une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55db(A) en Lden: encore une fois on ne peut que constater l'aberration de n'apprécier le bruit des avions que par des moyennes. Nous ne vivons pas sous des moyennes mais bien sous des émergences qui, au-delà d'être incommodes le jour, ont des effets néfastes sur la santé puisqu'à Bordeaux, nous avons le triste privilège d'avoir un aéroport où il est permis d'atterrir ou de décoller à n'importe quelle heure de la nuit. Nous maintenons notre demande que des mesures réelles soient prises et communiquées, prenant en compte ces émergences, particulièrement renforcées sur notre territoire par les vols réguliers d'aéronefs militaires.

C6 - Observatoire des performances acoustiques des aéronefs : sans commentaire, il ne s'agit que d'un suivi.

C7 - Retour d'expérience sur /es manquements instruits : sans commentaire. En lien avec le point sur le respect des procédures de moindre bruit.

A1 - Réduire le bruit au sol : sans commentaire.

A2 - Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de la piste 05 : alors que cette demande est formulée par les communes voisines depuis des années, il ne s'agit que d'une étude d'opportunité qui va reporter encore dans le temps la réalisation de ce prolongement qui permettrait aux aéronefs de décoller plus tôt et donc de réduire l'impact sonore sur les territoires survolés.

En adéquation avec ces remarques relatives aux manquements identifiés dans ce document qui manque d'ambition ' et au regard du projet parallèle autour du schéma de composition générale de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac sur lequel l'État ne s'est pas encore prononcé et auquel beaucoup de ces mesures sont liées ' j'émets, au nom des Haillanaises et des Haillanais qui subissent quotidiennement ces nuisances, un avis défavorable au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tel qu'il nous est proposé aujourd'hui.

Maire du Haillan

Vice-Présidente de Bordeaux Métropole

Contribution  
déposée en  
Préfecture

Observations dans  
le cadre de  
l'enquête publique  
relative au projet  
de PPBE de  
l'aéroport  
Bordeaux-  
Mérignac.

Association EPBE « Sauvons le bourg »

EN LIGNE et DEPOT DOSSIER

Objet: Observations dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de PPBE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac.

Madame la Préfète de la Gironde,

L'association EPBE créée en décembre 2014 a pour objet, notamment, la défense de l'environnement et du patrimoine du bourg historique d'EYSINES, autour des deux monuments historiques.

Nous souhaitons nous mobiliser sur les nuisances de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

Dès à présent, nous soulignons que le précédent PPBE approuvé date de 2009. Un PPBE est établi pour 5 ans. Nous sommes en 2022. Cette situation prouve le faible intérêt à préserver les riverains des nuisances sonores et environnementales de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

Notre association, dans le cadre de cette enquête publique, vous demande de ne pas approuver par arrêté, le projet de PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 2021-2025, pour les raisons suivantes :

Au niveau européen, deux textes principaux organisent la réglementation relative à l'évaluation la gestion des nuisances sonores causées par les aéroports:

a) Le premier: la directive du 25 juin 2002 {2002/49/CE} relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement pour toutes les infrastructures de transports.

b) Le second: le règlement européen du 16 avril 2014 n° 598/2014) cité ci dessus.

Ce règlement, est d'application directe en France. li est applicable depuis le 13 juin 2016.

Ce texte renforce l'application, par les Etats membres, de l'approche dite équilibrée de la gestion du bruit.

li fixe 2 séries d'exigences:

- li impose aux états membres de désigner une ou plusieurs autorités indépendantes « chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation » (article 3).

Article 3

Autorités compétentes

1. Un État membre dans lequel est situé un aéroport visé à l'article 2, point 2), désigne une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la procédure à suivre lors de l'adoption des restrictions d'exploitation.

2. Les autorités compétentes sont indépendantes de toute organisation qui pourrait être concernée par des mesures liées au bruit Cette indépendance peut être assurée par une séparation fonctionnelle.

3. Les États membres communiquent en temps utile à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes visées au paragraphe 1. La Commission publie cette information.

- il prévoit que « les états membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié» (article 5).

Le projet de PPBE a totalement ignoré ce texte européen. li n'est pas visé avec les autres textes en référence en pages 16 et 17 du dossier.

Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ne prend pas en compte les principes énoncés dans ce règlement et notamment :

Points 1,2, et 6 :

(1) Le développement durable est un objectif fondamental de la politique commune des transports. Cela requiert une approche intégrée visant à garantir à la fois le bon fonctionnement des systèmes de transport de l'Union et la protection de l'environnement.

(2) Le développement durable du transport aérien implique l'introduction de mesures visant à réduire les répercussions des nuisances sonores causées par les aéronefs dans les aéroports de l'Union. Ces mesures devraient améliorer l'environnement sonore autour des aéroports de l'Union afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de vie des riverains, et renforcer la compatibilité entre les activités aériennes et les zones résidentielles, notamment lorsque des vols de nuit sont concernés.

(6) L'introduction de restrictions d'exploitation au cas par cas par les États membres dans les aéroports de l'Union peut contribuer à améliorer le niveau général de bruit autour des aéroports, même si elles en limitent les capacités.

Et surtout le point 13 :

{13} L'autorité compétente chargée d'adopter des restrictions d'exploitation liées au bruit devrait être indépendante de toute organisation qui intervient dans l'exploitation de l'aéroport, le transport aérien ou la fourniture de services de navigation aérienne, ou qui représente les intérêts de ces branches d'activités ainsi que ceux des riverains de l'aéroport. Cela ne devrait pas être compris comme une exigence imposée aux États membres de modifier leurs structures administratives ou leurs processus de prise de décision.

Le CONSEIL d'ETAT, par arrêt en date du 05/04/2022 n° 454440 a reproché au premier ministre d'avoir désigné, en tant qu'« autorité indépendante » la direction du transport aérien (DTA) de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette autorité, chargée de préconiser des restrictions d'exploitation, ne peut pas être considérée comme indépendante, au sens exigeant, du règlement européen. Le Conseil d'État a enjoint au premier ministre de désigner une autorité indépendante dans les 6 mois à compter de la notification de l'arrêt.

La DTA/ DGAC est en conflit d'intérêt dans la mesure où l'État participe au capital social d'une société gestionnaire d'un aéroport comme celui de BORDEAUX MERIGNAC et qu'il est propriétaire de plusieurs aéroports importants.

L'État français détient 60 % des actions de la société anonyme aéroport de Bordeaux-Mérignac ADBM.

En outre, ces administrations sont rattachées au ministère de la transition écologique.

En l'espèce, tous les « porteurs » du projet du PPBE (page 43) sont:

- la direction générale de l'aviation civile (DGAC)
- La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC)
- Le service de la navigation aérienne du sud-ouest (SNA-50).

Tous ces services sont des services de l'État français, actionnaire majoritaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Ces « autorités » qui ont élaboré le projet du PPBE ne peuvent pas être considérées indépendantes.

Sur certaines mesures, c'est ADBM l'aéroport lui-même qui les décide (page 43).

En conséquence, compte tenu de cette illégalité, vous ne pouvez pas approuver le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) soumis à l'enquête publique.

L'aéroport dispose à ce jour de deux couloirs aériens (pistes décollage et atterrissage) :

La piste principale 05/23 orientée Nord-Est/Sud-Ouest, impacte 80 000 habitants, principalement sur les communes

d'Eysines, de Le Haillan et de Saint-Jean d'Illac. Les habitants des communes concernées subissent 85 % du trafic et des nuisances en découlant.

La piste sécante ou secondaire 11/29 orientée Sud-Est/ Nord-Ouest, impacte 15 000 habitants, principalement sur les communes de Mérignac, Pessac, Talence et de Martignas sur Jalles. Cette piste concerne 1 avion sur 6 (15 % du trafic). Les études menées par l'aéroport dans le cadre du Schéma de Composition Générale transmis à l'État fin mars 2022, comportent trois scénarios, lesquels doivent rapidement aboutir à une décision, sachant que l'État est majoritaire (60%) au capital social de la SA mais que la CCI (25 %), la Métropole (3,75 %), les Villes de Bordeaux (3%) et de Mérignac (1,50%), le Conseil Régional (3,75%) et le Conseil Départemental (3%) figurent également au capital.

Les 3 scénarios sont :

1) Le maintien de la piste secondaire '

2) La fermeture de la piste secondaire (horizon 2025, échéance très proche} provoquera le transfert de 100 % du trafic sur les trois communes.

Ce scénario est motivé uniquement par des aspects économiques (scénario dont le coût est le moins élevé des trois) au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement.

Il faut préciser que la suppression de la piste secondaire permettrait à l'autorité portuaire une forte évolution du foncier aux fins d'installations de places de stationnement, de commerces, entre autres.

De plus, à Mérignac-Beutre, près du couloir d'arrivée des avions sur la piste secondaire, le maire de Mérignac a délivré, avec préméditation, un permis de construire au Département pour construire un collège de 700 élèves (ouverture en 2024) !

3) Le doublement de la piste principale, avec pour conséquence, en cas de neutralisation de la piste secondaire, des effets très graves pour les riverains des trois communes Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Illac.

Ils supporteraient, avec les scénarios 2 et 3, la totalité (100 %) du trafic avec une dégradation évidente de leur qualité de vie :

a) Une progression multipliée par trois du niveau sonore (risques en matière de santé des habitants)'

b) Un accroissement du nombre de mouvements quotidiens (décollage, atterrissage) alors que les habitants doivent également supporter les vols de nuits et les passages des rafales à basse altitude.

c) Le développement des vols low-cost, notamment pour des destinations de proximité, contribue à l'augmentation des mouvements.

Le projet PPBE n'évoque, à aucun moment, ce projet transmis à l'État fin mars 2022.

Les riverains d'EYSINES, de LE HAILLAN et de SAINT-JEAN D'ILLAC subiront des nuisances sonores considérables.

Actuellement, les nuisances sonores dépassent les 55 décibels (limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006) jusqu'à 75 décibels (hors rafale).

Les rafales engendrent plus de 90 décibels.

La population de PESSAC, TALENCE ne sera plus impactée, suite à la suppression de la piste secondaire.

Ce projet est IMPRECIS, INSUFFISANT et INCOMPLET.

Vous ne pouvez pas l'homologuer, en l'état.

La fiche action R1 du projet de PPBE intitulée « ENVISAGER DES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION SUR LES VOLS DE NUIT

AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES IMPACTS DE L'EXPLOITATION DES VOLS DE NUIT DE L'AEROPORT» propose comme cible la réalisation d'une étude sur le sujet à l'échéance 2025.

Le terme « envisager » ne laisse aucune visibilité dans le temps pour la mise en œuvre concrète des restrictions des vols de nuit et, par conséquent, aucun espoir pour les riverains qui subissent les vols nocturnes.

Alors que l'ensemble des aéroports français (voir annexe 6 ci-dessous figurant au projet de PPBE), a pris des mesures sur les restrictions des vols de nuit confirmées par des arrêtés du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le retard pris par le 5ème aéroport français en nombre de passagers (hors Paris) à ce titre, est incompréhensible et produit un impact considérable, en matière de santé et d'environnement, sur les populations déjà fortement exposées aux nuisances sonores le jour, confirmant ainsi une double peine pour ces dernières.

Annexe 6 - Synthèse des restrictions en vigueur sur les principaux aérodromes français

Les vols de nuit représentent 5,8 % du trafic 2021 de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Ainsi, sur un total de 48 421 vols, 2 808 sont des vols de nuit. Ces données chiffrées ont été communiquées à l'association EPBE en avril 2022 par ADBM.

Par ailleurs, la population exposée à plus de 40db la nuit a augmenté en raison d'une hausse des vols commerciaux. L'OMS précise qu'à partir de 40 dB, les troubles du sommeil apparaissent. L'OMS précise également qu'une nuit réparatrice doit comprendre 8 heures de sommeil consécutives (confirmation par les instances européennes : Directive 2002/49/CE).

De nombreuses études ont démontré, par ailleurs, que les vols de nuit entraînent des conséquences fortement néfastes sur le sommeil et la santé (entre autres : étude association AVOCNAR sur le bruit et ses effets sanitaires).

L'aide à l'insonorisation ne saurait, à l'instar de vols de jour, palier l'installation de restrictions et de suppression des vols de nuit.

Outre la pollution sonore, les pollutions atmosphériques sont également extrêmement préjudiciables pour la santé et l'environnement. Le kérosène brûlé retombe sur les habitants de jour comme de nuit. Pour exemple, un avion pour un trajet donné de 1 200 km va consommer 8 000 litres de kérosène alors qu'un train de fret va consommer 50 litres équivalent-gasoil tout en transportant davantage de marchandises mais dans un délai plus long.

Très justement mise au premier plan des grandes causes, la cause environnementale devrait inciter à repenser l'usage du fret par avion et plus largement, la façon de voyager. La promotion des déplacements en train (TGV et trains de nuit) à courte et moyenne distance permettra de réduire le nombre de vols.

Les risques d'accidents aériens liés aux vols de nuit existent et principalement à cause du faible nombre de repères visuels et de la vulnérabilité de l'être humain aux illusions, le vol de nuit a toujours été et continue d'être plus dangereux que le vol de jour.

Les vols de nuit sont pourtant limités par la Loi : Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, 12 juin 2014

Pour garantir la tranquillité publique, l'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute

époque, être soumise à certaines restrictions, voire être temporairement interdite (article R221-3 du Code de l'aviation civile). De plus, des restrictions peuvent également être imposées par arrêté aux aérodromes les plus importants, à savoir ceux soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les procédures de vol peuvent également limiter le survol des communes à une certaine altitude ou permettre de contourner certaines communes situées dans l'axe des pistes.

Pour toutes ces raisons, le projet de PPBE ne peut être approuvé sans la mise en œuvre de plages horaires restrictives et la suppression des vols entre 22 h 00 et 6 h 00, ces restrictions ne devant pas pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu (en particulier par les avions des compagnies aériennes à bas prix, qui cherchent à maximiser l'usage aérien, contribuant ainsi à la progression des nuisances de jour comme de nuit).

Il faut taxer davantage les avions bruyants et ceux qui sont sur les créneaux horaires les plus gênants. Les avions de chapitre 2 et 3 (appareils à réaction de première et seconde génération) doivent être interdits en 22 h 00 et 6 h 00. Ils sont déjà totalement interdits de vol en Europe.

La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) doit être beaucoup élevée la nuit.

La société DASSAULT fabrique et commercialise les rafales avions militaires.

Le bruit des rafales doit être soumis aux règles de l'aviation civile dans la mesure où ils survolent nos communes suites au libellé des contrats commerciaux, qui prévoient, à tort, que la formation de pilotes étrangers doit se faire en France chez Dassault.

Le projet de PPBE devait inclure le bruit des rafales qui constitue une nuisance sonore considérable.

En outre, le bruit engendré par les avions de l'aviation légère a été, également, ignoré.

L'homologation du PPBE devra être refusée.

#### 1 E) LES MANQUEMENTS AUX REGLES ET LES INSUFFISANCES DU PROJET:

a) Le non-respect des prescriptions de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) sur l'approche en descente continue :

C'est une institution créée en 1944, spécialisée et autonome des Nations unies. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

L'OACI dans un rapport de 2014, il y a 8 ans, résume:

La PBN a permis de mettre en œuvre les CDO et CCO, en assurant la souplesse de la conception des procédures d'arrivée et de départ. Grâce à la déconfliction de ces procédures, davantage d'opérations de descente et de montée constantes peuvent être effectuées, avec en conséquence une réduction de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de bruit, et de charge de travail du pilote/de l'ATCO. Comme le montrent les cas de réussite, les avantages de ces types d'opérations peuvent être importants. En tout état de cause, l'ampleur de la mise en œuvre mondiale des CCO/CDO est minimale aujourd'hui. Tous les États, en consultation avec leurs parties prenantes, devraient évaluer les opérations de leur espace aérien de région terminale afin de déterminer celles où il est possible de mettre en œuvre les CCO et CDO au moyen de la PBN pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les effets environnementaux de l'aviation.

Le 12 janvier 2022 le ministère de la transition écologique écrit :

« L'approche en descente continue est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aérodrome en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant ». Le même ministère publie le tableau suivant :

Taux de réalisation des procédures CDO

2019 2020 2021

Bâle-Mulhouse 65% 54% 64%

Beauvais-Tillé 51% 52% 63%

Bordeaux-Mérignac 53% 41% 40%

Lille-Lesquin 35% 43%

Lyon-Saint-Exupéry 52% 52% 40%

Marseille-Provence 56% 55% 58%

Nantes-Atlantique 44% 42% 50%

Nice-Côte d'Azur 29% 33% 26%

Paris-Charles de Gaulle 26% 27% 24%

Paris-Orly 37% 41% 43%

Strasbourg-Entzheim 48% 35% 39%

Toulouse-Blagnac 54% 51% 53%

Les bénéfiques sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant). L'aéroport de Bordeaux Mérignac est le mauvais élève. Les procédures ne sont pas respectées. Le taux de réalisation est en chute depuis 2019, contrairement à la majorité des onze autres aéroports.

Le projet de PPBE est insuffisant. Aucun engagement ferme et sérieux n'est stipulé sauf un taux de 50% de réalisation. Tes aéroports de Toulouse, Baie, Beauvais et Marseille frôlent ou dépassent les 60%. Pour quelles raisons l'aéroport de Mérignac est en deçà ?

Enfin, tous les vols de jour et de nuit doivent être concernés par les procédures CDO. { Action 03).

Ce projet ne doit pas être avalisé.

b) Le non-respect des trajectoires et des hauteurs :

Les manquements ne devraient pas exister.

En outre, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport PARIS-ORLY le 20 novembre 2018 a analysé la procédure PRISALT à la demande d'associations et de leurs experts.

« la procédure "PRISALT", privilégie la Prise d'Altitude, au lieu de la prise de vitesse, et de plus ne crée aucun transfert de nuisances, selon l'expert. Avantages : en favorisant une altitude plus élevée en phase de montée, la procédure

PRISALT :

- Contribue à réduire les nuisances sonores (dès 900 mètres) et l'émission de particules extra-fines infligées aux habitants survolés par les avions après leur décollage.
- Implique que les arrivées se feront à plus haute altitude et qu'on tendra vers la « descente continue » qui réduit nettement les nuisances infligées aux habitants >>.

La Direction des services de la Navigation Aérienne (DSNA) s'est engagée à procéder à des tests de longue durée en situation réelle sur le 1er trimestre 2022 après avis de la CCE de Paris Orly.

Aucune réflexion, à ce sujet, ne figure dans le projet de PPBE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac. La procédure PRISALT doit être généralisée sur tous les aéroports.

Ce projet est insuffisant et ne peut pas être entériné, en l'état.

c) RECOMMANDATION de l'OMS

Bruit dû au trafic aérien

Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB Lden car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de 40 dB Lnight car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés.

b) En France, le décret n°2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement est complété par un arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 qui introduit une valeur limite de 50 dB pour l'aérien

= 50 dB (voir rapport ACNUSA mars 2022 page 6).

Article 7 arrêté 4 avril 2006

Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 1 Modifié par Arrêté du 23 décembre 2021 - art. 3

Les valeurs limites visées à l'article R. 572-4 du code de l'environnement sont les suivantes : [tableau des valeurs]

Nous subissons jour et nuit entre 65 (atterrissage) et 75 (décollage) décibels pour les avions commerciaux et plus de 90

décibels pour les rafales le jour.

Ces données nationales et internationales sont ignorées dans le PPBE.

Le projet PPBE reconnaît cette violation des textes et se contente de dire que le projet a « des objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites » (Page 62).

Le projet se contente de prévoir d'établir une « cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à SSdB (A) en Lden » au lieu d'imposer le respect des limites sonores réglementaires. (Action CS page 57).

Il s'agit d'une deuxième illégalité. Vous ne pouvez pas admettre la violation des textes réglementaires. A contrario, vous devez exiger leur respect.

#### G) LES CONSEQUENCES SUR LA SANTE DES RIVERAINS:

Ce rapport est cité dans le projet PPBE et dans le rapport ACNUSA mars 2022 page 6. Ces conclusions sont alarmantes.

Bruit des avions et santé des riverains d'aéroport L'étude nationale Debats

Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé (2020)

##### 4.2. Conclusions

En conclusion, l'étude écologique de Debats confirme les résultats d'autres études qui suggèrent qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire en général, par maladie cardiaque ischémique en particulier, notamment par infarctus du myocarde. Cependant, il est impossible d'extrapoler ces résultats au niveau individuel. C'est la raison pour laquelle deux études individuelles ont également été mises en place. Les résultats de l'étude individuelle longitudinale et de l'étude clinique « sommeil » confirment ceux d'études antérieures réalisées à l'étranger. Ils suggèrent que l'exposition au bruit des avions en France a des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocriniens et cardiovasculaire.

Vous devez assurer la santé des riverains.

En conséquence, le PPBE est illégal, dérisoire et insuffisant.

Nous réitérons notre demande de refuser l'homologation du PPBE. Veuillez agréer, madame la Préfète, nos respectueuses salutations.

Le 31 mai 2022, La présidente de l'association

<p>Contribution déposée en Préfecture</p>		<p>Objet : Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac - Avis de Bordeaux Métropole</p>	<p>Bordeaux, le 25/07/2022</p> <p>Objet : Consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac - Avis de Bordeaux Métropole</p> <p>Madame la Préfète,</p> <p>J'ai parcouru avec attention le projet de PPBE 2021-2025 de l'aérodrome de Bordeaux- Mérignac et j'ai relevé quelques points sur lesquels je souhaite réagir.</p> <p>En premier lieu, votre décision de réviser le PPBE permet de disposer d'un diagnostic à jour de l'environnement sonore sur la base de données de trafic récentes, ce dont je me félicite. Elle permet aussi de repenser le plan d'actions à la lumière de ce nouveau diagnostic. Or, je note que l'avenir de la piste sécante n'y est pas mentionné. Le Schéma de Composition Générale (SCG) de l'aéroport prévoit pourtant sa fermeture d'ici 2024 à 2026. Cette fermeture devrait impliquer un report de trafic sur la piste principale et donc une augmentation proportionnelle des nuisances sonores pour les communes déjà impactées par le trafic de cette piste. Comme la réglementation le prévoit dans le cas de mesures ayant un impact significatif sur l'environnement sonore initial, il conviendra de réviser les cartes du bruit aérien et le PPBE de l'aérodrome dès l'approbation du CSG précisant l'avenir de la piste sécante, soit probablement dès la fin de l'année 2022 ou début 2023,</p> <p>En second lieu et dans la même logique, le projet de PPBE prévoit de réinterroger la pertinence des hypothèses à long terme datant de l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2004 et d'évaluer in fine l'opportunité de réviser ce plan. La révision du PEB et du Plan de Gêne Sonore (PGS) qui en découle, n'aura de sens que si le SCG et l'avenir de la piste sécante y sont pris en compte. Or, la révision du PEB est un préalable nécessaire à la réalisation d'une étude d'impact d'approche équilibrée, elle-même indispensable pour envisager de statuer sur d'éventuelles restrictions ou interdictions des vols de nuits.</p> <p>Bordeaux Métropole et les communes concernées appellent de leurs vœux la mise en place rapide de ce type de mesures de restrictions nocturnes. En effet, l'aéroport de Bordeaux demeure le seul aéroport d'envergure nationale à ne pas encore les appliquer, bien qu'il soit implanté en tissu urbain relativement dense. De plus, le diagnostic présenté dans le projet de PPBE révèle que la population exposée au-delà du seuil nocturne a doublé depuis 2006, exclusivement en lien avec l'augmentation du trafic de nuit.</p> <p>Dans la mesure où le lancement de l'étude d'impact de l'approche équilibrée est conditionné à la révision du PEB, sa validation pourrait intervenir au plus tôt début 2024, plus vraisemblablement fin 2024 ou 2025, et la mise en œuvre effective des mesures attendues, uniquement à compter de cette date. Dans ce contexte, je souhaite que deux engagements soient pris à court terme de la part de Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et de l'exploitant.</p>
---	--	--	---

D'une part, toutes les mesures de réduction des nuisances sonores vis-à-vis des populations ne nécessitant pas d'étude d'impact de l'approche équilibrée doivent être déployées sans attendre. Il s'agit notamment des mesures consistant à poursuivre et à renforcer la taxation des avions les plus bruyants, à améliorer les procédures et les trajectoires de moindre bruit et à engager les travaux d'allongement du taxiway. D'autre part, le calendrier de mise en œuvre d'une étude d'impact de l'approche équilibrée à l'issue de laquelle des mesures de restriction, voire de suppression des vols de nuit doit être également optimisé. La DGAC pourraient s'engager sur un calendrier optimisé auprès des membres du Conseil de Surveillance et des collectivités les plus concernées.

Dans la perspective de la validation du SCG et des mesures et plans d'actions de réduction des nuisances, notamment sonores, à moyen et long terme tels que la restriction ou l'interdiction des vols de nuit, je sollicite en outre la mise en place d'un dialogue et d'une concertation entre toutes les parties prenantes. J'en profite pour solliciter notamment un siège de membre titulaire pour Bordeaux Métropole à la Commission Consultative de l'Environnement. En effet, au titre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, c'est elle qui porte le PPBE de l'agglomération bordelaise. Ce dernier prend en compte quatre sources de bruit dont le bruit aérien, tous gestionnaires d'infrastructures confondus, sur le territoire métropolitain.

Enfin, concernant l'évaluation des populations exposées au bruit aérien, pour rendre compte de la gêne effectivement ressentie et plus généralement des effets sur la santé, il conviendrait d'estimer, outre les populations exposées au-delà des seuils réglementaires, celles qui sont exposées au-delà des seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé. Même si rien ne l'exige, il serait intéressant que les autorités en charge du PPBE de l'aéroport puissent rendre ces estimations publiques. Dans un objectif d'information transparente des administrés, Bordeaux Métropole entend rendre publiques ces estimations dans le cadre de la prochaine révision de ses propres cartes du bruit stratégique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Préfète, l'expression de mes salutations distinguées.

Conseillère métropolitaine déléguée à la santé